



# 3

Afgiftekantoor: Oostende X

34° jaargang - nr. 223 - 34° année - n° 223  
april - avril 1990

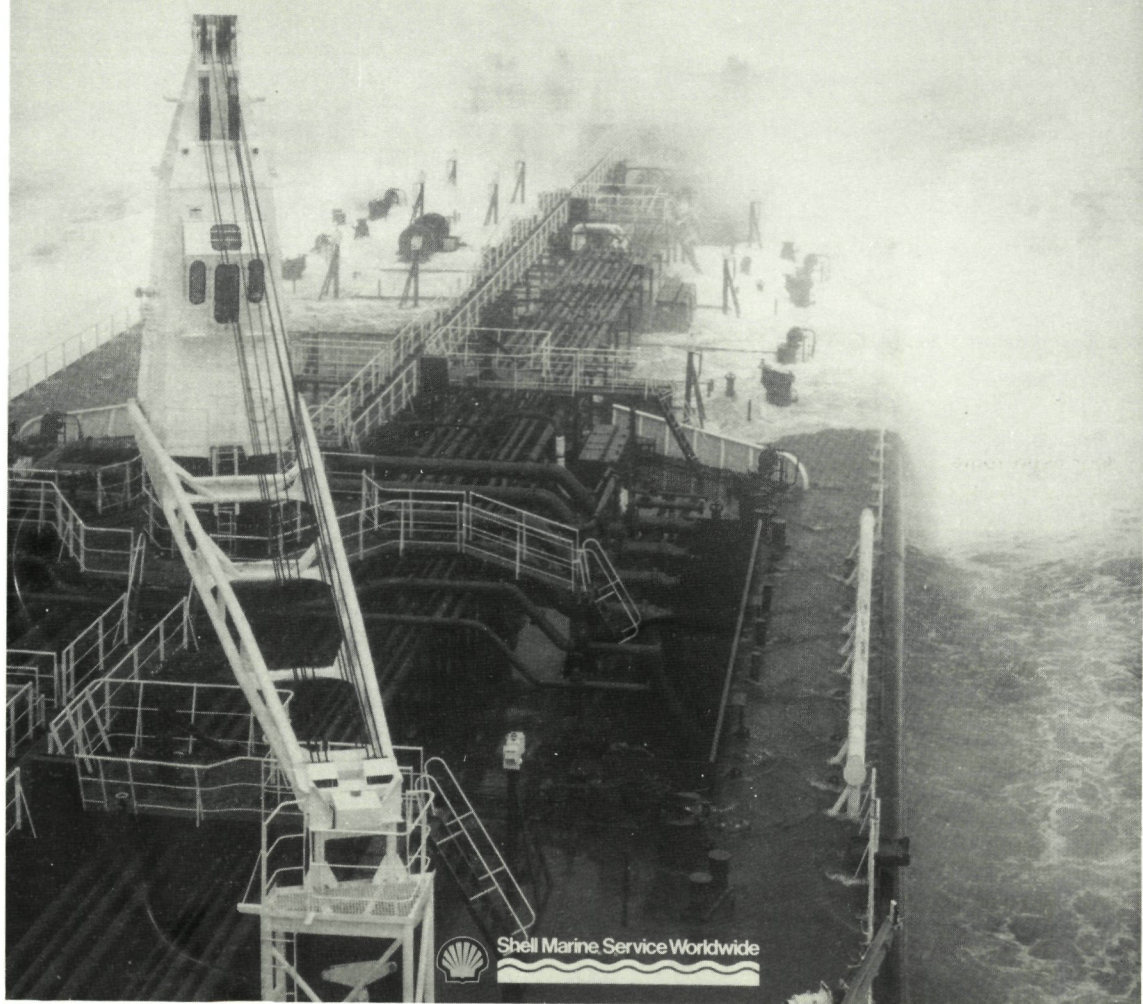
# M918

# NEPTUNUS

Tweemaandelijks maritiem tijdschrift - Revue maritime bimestrielle



# Shell Marine Lubricants



Shell Marine Service Worldwide



# NEPTUNUS

## info marine

ISSN 0028-2790

april 1990  
avril 1990

LID  
**fppb**  
MEMBRE

34° jaargang nr 3  
34° année no 3

Revue maritime bimestrielle  
Tweemaandelijks maritiem tijdschrift

Directeur de la revue  
Directeur van het tijdschrift  
R. Van Ransbeek

Hoofdredakteur - Rédacteur en chef  
E.A. Van Haverbeke

Photos - Foto's  
Ch. Theys

**Administratie - Administration**  
Briefwisseling, adresveranderingen, publiciteit, 't winkeltje:  
Correspondance, changements d'adresse, publicité, boutique:  
**Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende**  
Tel. (059) 806 666

**Ventes - Abonnements**  
**Verkoop- en Abonnementendienst**  
Compte 473-6090311-30 ou  
001-0263740-73  
Rek. 473-6090311-30 of 001-0263740-73  
400 F gewoon - normal  
600 F steun - soutien  
850 F ere - honneur  
20 \$ buitenland - étranger

**Raad van Beheer**  
**Conseil d'administration**  
**Président d'honneur:** J.-Cl. Liénart  
**Président - Voorzitter:** R. Van Ransbeek

**Penningmeester - Trésorier:** J.-P. Falise  
**Sekretaris - Secrétaire:**  
N. Naert-Vansteenkiste  
**Beheerders - Administrateurs:**  
J. Arys, E. De Griek, A. Devreese, J.-B. Dreesen, Ch. Freys, G. Gouwy, A. Jacobs, C. Jacobs, J.-C. Liénart, E. Pouillet, H. Rogie, P. Van Damme, E. Van Haverbeke, D. Van Parijs

## inhoud sommaire

bicentenaire de la révolution française hommage à l'amiral vanstabel par jacques de launay . . . . .	3
het panama kanaal door kapitein-ter-zee (b.d.) p. van schoonbeek. . . . .	7
quel avenir pour le canal de panama par j.-m. de decker . . . . .	21
maritiem panorama - de r.m.t. in 1989 door henri rogle . . . . .	25
en marge d'un succès belge: le rôle de la marine dans l'opération infatuate II par le lt. colonel hr. paul eygenraam . . . . .	31
postzegelnieuws - het panamakanaal door oppermeester a. jacobson . . . . .	33
un belge d'exception: hugo van kuyck par jacques de launay . . . . .	36
les mémoires de schpountz, chien de marine, mascote sur les navires de la force navale - part III . . . . .	39
zeebrugge hoogtepunt van het «cutty sark tall ships race 1990» door henri rogle . . . . .	45
de zee en de kunst - leon spilliaert door norbert hostyn . . . . .	49
woorden uit de zeemanskist - havens door oppermeester (b.d.) j.b. dreesen . . . . .	57
info-marine . . . . .	59
info-reserve . . . . .	71



# SIEMENS



## De nieuwe mobilofoon van Siemens: een pluim, ook voor het gewicht!

Met z'n 2,2 kg zou de nieuwe mobilofoon van Siemens inderdaad niet misstaan op de motor. Maar eigenlijk heeft die hanteerbaarheid een heel andere bedoeling.

De N42 is ontworpen voor inbouw in de wagen. Kompakt dus, om u alle ruimte en dus bewegingsvrijheid te laten. Maar ook erbuiten zult u de geringe afmetingen waarderen. De nieuwe mobilofoon van Siemens is immers een overal-telefoon, en dan is kompaktheid letterlijk "meegenomen." Zodat u altijd bereikbaar blijft, en goed!

Want natuurlijk heeft Siemens in die licht-draagbare (amper 2,2 kg) en mooi ogende behuizing het beste van zijn technologisch kunnen gestopt. Zowel qua bedieningscomfort als qua reikwijdte, oproepsnelheid en spraakwaliteit.

In de wagen handsfree telefoneren, uw elegante mobilofoon meenemen op weekend, ... alle wegen staan open voor u, ook op de motor.

Siemens N.V.  
Charleroisesteenweg 116  
1060 Brussel  
Tel.: 02/536.21.11



Siemens mobilofoons. Daarover valt altijd te praten.



## HOMMAGE à l'Amiral VANSTABEL

Par Jacques de LAUNAY

En avril 1793, la Révolution était « en péril de mort ». L'invasion étrangère menaçait. La famine, partout répandue, faisait redouter des troubles dans la population à Paris comme en province. La hausse des prix et la baisse de l'assignat réduisant le pouvoir d'achat des salariés, le blé se cachait. Les convois de grains étaient arrêtés dans les villes affamées.

Du 10 juillet 1793 au 27 juillet 1794, le comité de Salut public eut pour objectifs essentiels de résoudre ces deux grands problèmes, apparemment insolubles.

On sait que, sous l'autorité de Carnot, le général Jourdan, arrêta l'invasion étrangère à Fleurus le 26 juin 1794.

On paraît oublier qu'un autre homme mit un terme à la famine: le contre-amiral Pierre-Jean Vanstabel (1746-1797).

Fils et petit-fils de marins, né à Dunkerque le 8 novembre 1744, Pierre Vanstabel s'embarqua, dès l'âge de 14 ans, sur des navires de commerce.

Lorsque la guerre commença avec les Anglais, en 1756 - elle allait durer « Sept Ans » jusqu'en 1763 - il y prit part à bord de bateaux corsaires selon les traditions dunkerquoises. Ses qualités de courage et d'énergie firent l'admiration de tous et, à vingt cinq ans, on lui confia le commandement d'un bâtiment.

Cette guerre perdue, les Français, sous l'impulsion de Louis XVI, vont soutenir et encourager les « Insurgents » d'Amérique, provoquant ainsi une rupture ouverte avec la Grande-Bretagne.

Pour les Dunkerquois qui considèrent l'Anglais comme l'ennemi héréditaire, l'heure est venue de reprendre la guerre de course. De 1778 à 1783, le phare de Dunkerque pointera la sortie du port de 512 bâtiments corsaires qui vont capturer 507 navires ennemis et en rançonner 680.

La guerre d'Amérique va bientôt éclater, en 1778, et la Marine royale (de guerre) va devoir augmenter le nombre de ses officiers.

Le ministre de la marine, Antoine de Sartine, prescrit d'embarquer trois auxiliaires sur chaque navire de guerre, des auxiliaires venus de la marine de commerce. Vanstabel est l'un d'eux et, après confirmation de son grade, il poursuivra une brillante carrière militaire.

Parmi d'autres succès, l'histoire a retenu sa participation, le 17 août 1779, en pleine guerre d'Amérique, à la capture de navire anglais **Ardent** (64 canons) par la frégate **Junon** qu'il commande en second.

Par la suite, Vanstabel mène seul des corsaires dunkerquois, comme le « **Comte** » et la « **Comtesse** » et, au cours de multiples croisières, il capture de nombreux navires ennemis et livre des combats sanglants.



Fait prisonnier, il passe quelque temps sur un bateau-ponton anglais, mais Louis XVI qui l'a remarqué comme un de ses meilleurs officiers, le fait échanger très vite.

Rentré à Dunkerque, il prend en 1781 le commandement d'une frégate de 28 canons, le « **Rohan-Soubise** » avec laquelle il va patrouiller la mer du Nord.

Dans la nuit du 3 mars 1781, le « **Rohan-Soubise** » est attaqué par le corsaire anglais tout neuf « **Admiral Rodney** ». Le combat est très dur et se termine par la reddition du Britannique et son incendie par ordre du capitaine Vanstabel qui le trouve en trop mauvais état pour le garder.

Au cours de cette bataille navale, Vanstabel a reçu deux balles dans le cou que le chirurgien de bord a extraites pour lui permettre de reprendre aussitôt le combat.

Avisé de cet acte de bravoure, Louis XVI, toujours attentif aux affaires de marine, fait remettre au capitaine Vanstabel une épée d'honneur. Le nouveau ministre de la Marine, marquis de Castries, gouverneur de Flandre et du Hainaut, le nomma officier de la Marine royale avec le titre de lieutenant de frégate.



Vanstabel est alors chargé, à la tête d'une flottille de petits bâtiments d'assurer la protection des convois de Dunkerque à Brest. En 1787, on le voit à bord du «**Fanfaron**» exécutant une mission de reconnaissance des côtes de la Manche.

Il passe ensuite un an à bord de la frégate «**Proserpine**» à Saint Domingue et aux Antilles.

Lorsque la France déclare à nouveau la guerre à l'Angleterre, le 1er février 1793, Vanstabel a quarante-sept ans. Promu capitaine de vaisseau, il commande la frégate «**Thétis**» et au cours d'une croisière exceptionnelle de quatre mois en Manche et au large de la Bretagne, il coule ou brûle quarante navires de commerce anglais, dont plusieurs chargés de riches cargaisons.

On lui confie un 74 canons, le «**Tigre**» avec lequel il procède à de brillantes captures qu'il amène au port de Brest.

Lorsqu'en novembre 1793, il met pied à terre à Quiberon au milieu de la Flotte de l'Océan, commandée par Villaret-Joyeuse (ex-Villaret de Joyeuse), il apprend sa promotion au grade de contre-amiral.

L'ancien corsaire est devenu chef d'escadre. Son premier geste est de profiter des récents décrets de la Convention ouvrant toutes grandes les portes de la Marine aux officiers de la marine marchande. Il embarque à bord du «**Tigre**» des Dunkerquois et des Calaisiens dont il connaît le courage, l'endurance et l'audace.

C'est alors que commence la grande carrière du contre-amiral Vanstabel.

Le 16 novembre 1793, sous ses ordres une division sort de Brest. Elle est composée de six 74 canons, «**Tigre**», «**Jean-Bart**», «**Tourville**», «**Impétueux**», «**Aiglon**» et «**Révolution**», deux frégates et deux brigs.

Mission : croiser à l'entrée de la Manche pour intercepter un convoi anglais aux ordres de l'amiral Howe.

Le 18, celui-ci paraît à l'horizon. Il s'agit de 38 vaisseaux, une force très supérieure en nombre et c'est Vanstabel qui se fait poursuivre par Howe pendant plusieurs jours, évitant cependant un combat engagé.

Après une semaine de chasse, Vanstabel décroche et réussit à capturer un convoi anglais de dix-sept brigs, retour de Terre-Neuve, qu'il emmène à Brest où il mouille le 2 décembre, sain et sauf quant à son escadre.

Le 24 décembre, la division Vanstabel remet à la voile. La récolte de 1793 a été mauvaise, la misère est générale, on peut s'attendre à une famine en 1794. Sans parler de la guerre ouverte avec tous les pays d'Europe !

La Convention a ordonné à son représentant aux Etats Unis (x) de rassembler dans la baie de Chesapeake, à bord d'un grand nombre de bateaux, le plus possible de farine et de blé. Ce qui a été fait. Reste à enlever et convoier tout cela à travers un océan patrouillé et policé par le Royal Navy.

!C'est à Vanstabel que revient le périlleux honneur d'aller chercher les précieuses cargaisons.

Le 24 décembre 1793, son pavillon au mât du «**Tigre**», il sort de Brest, suivi du «**Jean-Bart**», autre 74 canons, de deux 36 canons «**Unité**» et «**Sémillante**», un 28 canons, «**Mouche**» et trois corvettes.

4 autres vaisseaux, 2 frégates et une corvette l'accompagnent pour protéger sa sortie du golfe. Ils vont, pour le flatter au retour, l'attendre en croisière au sud de l'Islande.

Vanstabel emmène à son bord quelques millions de livres pour payer les achats de vivres aux Américains toujours près de leurs sous. Cela ne l'empêche point d'être agressif. Sur sa route, il va prendre ou couler vingt-huit bâtiments anglais. Parmi ses prises, un navire porteur d'une caisse d'argenterie destinée au dey d'Alger et une corvette de 24 canons arrivant de Pondichéry avec, à son bord, les

pavillons et drapeaux français enlevés à la garnison de la ville lors de son siège de 1793. L'amiral fit caler ces trésors à bord du «**Tigre**» et, à son retour, il allait se faire un honneur de les remettre lui-même à Paris, à la Convention.

N'oublions pas que tous ces combats se déroulent pendant la période des grands vents, que les équipages de Vanstabel sont frappés par des épidémies et qu'à son arrivée, le 12 février, à Hampton (Virginie), dans la baie de Chesapeake, il lui faut débarquer les malades et les remplacer, acheter et charge les vivres organiser le convoi.

Il ne pourra mettre à la voile que le 11 avril, à la tête d'un énorme convoi de 170 navires de commerce.

Le temps avait permis que tout cela fut ébruité jusqu'à Londres et la Royal Navy se préparait, en plusieurs points du trajet, à intercepter le convoi.

Villaret-Joyeuse, commandant la flotte de l'Océan, suivait tout cela depuis Brest et était décidé à tendre la main à Vanstabel. Il fit placer deux petites escadres sur la route de celui-ci avec mission de protéger le convoi jusqu'aux atterrages de Bretagne.

Le contre-amiral Cornic-Dumoulin, commandant l'escadre de Cancale, se tenait également prêt à intervenir depuis la rade de Bertheaume.

Côté anglais, l'amiral Howe sortit le 2 mai de la rade de Sainte-Hélène, entre Portsmouth et l'île de Wight, avec un important convoi destiné aux Indes. Au large de la Bretagne, il détacha une division navale, aux ordres du contre-amiral Montagu, chargée d'intercepter le convoi Vanstabel. Lui-même, à hauteur d'Ouessant, s'orienta vers la route probablement suivie par les Français.

Sur ordre de Paris, du Comité de Salut Public, Villaret-Joyeuse sortit de Brest le 16 mai et mit le cap sur les Açores où devait passer Vanstabel.

Le 28 mai, Villaret, qui avait à son bord un représentant du comité de Salut Public Jean Bon Saint-André, commissaire à la Marine, rencontra la flotte de Howe. Une bataille navale s'ensuivit et Villaret resta maître des lieux tandis que Howe, faisant demi-tour, allait réparer ses navires dans des ports anglais.

Le convoi Vanstabel filait sur trois colonnes précédé par le «**Tigre**» et suivi par le «**Jean-Bart**», les autres bâtiments militaires jouant sur les flancs les chiens de berger rameutant les traîneurs.

Au large des Baléares, rien en vue. L'amiral attend quarante huit heures l'escorte de Villaret. Rien. Il repart vers Brest.

Fin mai, il joute les atterrages de France, croisant des débris de la bataille navale qui y fut livrée deux jours plus tôt.

Quelle route faut-il prendre ? Il détache le brick «**Mouche**» à la recherche de l'escorte qui la rejoindra le 3 juin et, de son côté, évitant Brest, il force vers l'île de Sein, zone dangereuse évitée de tout temps par les Anglais.

De nuit, il fait défiler son convoi dans le passage du Ranz. Le 12 juin, il a la chance de toucher terre, avec tout son convoi, **sans une perte** dans la rade de Bertheaume que la flotte de Villaret venait d'atteindre la veille.

La France est sauvée de la famine, quatorze jours avant Fleurus où l'invasion étrangère sera bloquée. La Terreur a cessé d'être nécessaire. Robespierre et ses amis partiront ad patres le 28 juillet 1794.

Pendant que le contre-amiral Vanstabel s'acquittait avec de sa tâche essentielle, le commissaire Carnot lui préparait une autre tâche : dégager les bouches de l'Escaut et Anvers, bloquées depuis les traités de Westphalie conclus à Munster, en 1648, à l'issue de la guerre de Trente Ans.



Déjà le 16 novembre 1792, peu après la bataille de Jemappes, la Convention Nationale avait proclamé «la liberté absolue de l'Escaut».

Un flottille avait alors été formée à Dunkerque, huit unités commandées par la frégate «**Ariel**», qui remonta le cours de l'Escaut en bravant les forts de Rammekens et de Bath. Le trafic resta nul et dès la fin mars 1793, après la défaite des Français à Neerwinden, l'Escaut fut refermé.

Il s'agissait donc après l'avancée de Jourdan, au Sud, et de Pichegru, au Nord, de rétablir le passage.

Vanstabel s'installa à Dunkerque et fit équiper des canonnières qui devaient éclairer la marche d'un convoi. Dans le même temps, de Dunkerque à Ostende, il faisait patrouiller ses amis corsaires, - on en dénombra 44, - afin de rendre accessible en permanence l'embouchure du fleuve entre Breskens et Vlissingen.

Tandis que la guerre des corsaires se poursuivait en mer du Nord, les Anglais capturant de 1793 à 1794 quelques 316 bâtiments tandis que les Français s'emparaient de 410 britanniques, Vanstabel réunissait devant Ostende les éléments d'un convoi exceptionnel.

Le 3 février 1795, le Convention le nomma «commandant général des forces navales de la République dans les mers du Nord», avec siège en Amsterdam.

Vanstabel rassembla à Vlissingen deux bricks et quatre canonnières et suivi de huit navires de commerce, deux Suédois et six Français, destinés à Anvers, il remonta le cours de l'Escaut.

L'Amiral est à la tête de la flottille. Au fort de Bath, un capitaine hollandais se rend à son bord pour lui signifier que ses bateaux seront coulés s'il persiste à remonter le fleuve. - Si vous tirez un seul coup de canon, dit l'Amiral, je place mes canonnières sous votre fort et vos batteries ne tiendront pas une minute devant leurs tirs».

Le Hollandais s'abstint et l'Amiral fit son entrée à Anvers aux acclamations des habitants.

Le 17 mai 1795, le général Pichegru ayant soumis la Hollande, un traité fut signé à la Haye, avec la République Batave, qui rétablit définitivement la liberté de circulation sur les bouches de l'Escaut.

Vanstabel, installé à Vlissingen, poursuivait son action à un double titre. D'une part, il lançait en mer du Nord des unités d'assaut contre les Anglais de passage. D'autre part, il faisait hâter à Dunkerque les constructions navales de frégates de guerre.

Hélas, ses anciennes blessures le faisaient souffrir et il n'était plus en état de reprendre la mer. Il demanda à être relevé de son commandement.

Rentré dans sa ville natale, il y succomba d'une «maladie de poitrine» le 30 mars 1797. Il était entouré de sa famille.

Ce grand amiral qui avait selon la Convention, en 1794, «bien mérité de la Patrie» qu'il avait sauvée de la famine, est resté oublié par l'Histoire.

Lorsque sa veuve sollicita une pension, le Conseil des Cinq-Cents la lui accorda, pour la réduire de moitié deux jours plus tard. Finalement, la veuve ne toucha rien.

Aujourd'hui, la statue orne cependant le portail d'entrée de l'Hôtel de Ville de Dunkerque. Nous sommes heureux d'avoir pu lui rendre cet hommage solennel.

Sources - Pour plus de détails, on verra Emile Mancel, **Vanstabel contre-amiral**. In bulletin de l'Union Fauconnier II. 1899. (pp. 245-272). Dunkerque; G. Beetemé, **Anvers, Metropole**, Imprimerie Lefever, Louvain 1888 (pp. 1-35); E. Schoonhoven, **Anvers, son fleuve et son port**. Centenaire du Lloyd Anversois. Anvers 1958 (pp. 136-142); P. Génard, **Anvers à travers les âges**. Ed. Bruylant, Bruxelles (s.d.) - (pp. 543-546); L. Baudez S.J., in **Sirène**, Anvers, mars 1989; J.F. Kennequin, **Vanstabel**, in Biographie maritime. II. 1836. Paris (pp. 271-277)

Ma gratitude toute particulière va à MM. de Rey, directeur, Beurs voor Diamanthatel, Anvers, et Jean Dams, Dunkerque.

(x) Le représentant de la Convention aux Etats-Unis était Charles Genet, un girondin. Ce parti, ainsi que Danton, pensait qu'il fallait éviter le procès du roi, voulu par les Montagnards: «Si on le juge, il est mort», avait assuré Danton. D'où leurs efforts pour retarder le procès et tenter d'obtenir le bannissement.

Lorsque le procès s'avéra inévitable, Genet, ami de Jefferson, envoyé en mission aux Etats-Unis, retarda son départ jusqu'à la dernière minute. Le 21 janvier 1793, il envoya deux secrétaires place de la Révolution, espérant un retournement de dernière minute. Au retour de ceux-ci, qu'il attendait voiture prête, postillons en selle, il partit pour Brest. Les papiers de Genet, conservés aux Etats-Unis, ont été publiés par M. Minnigerode, **Jefferson friend of France**. Londres 1928 (p. 134).

Après qu'il eut constitué les dépôts de vivres de la Chesapeake, Genet fut prié de rentrer en France par le Comité de Salut Public, mais il s'y refusa.

BOELWERF



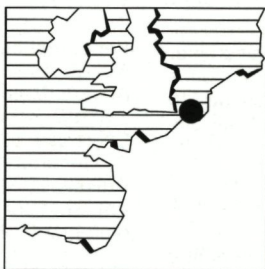
IN VOLLE  
BEDRIJVGHEID

Temse en Hoboken



**DEVELOP  
WITH  
US**

FORMALIS



... **ZEEBRUGGE**



ZEEBRUGGE PORT AUTHORITY L. Coiseaukaai 2 - 8000 Brugge Tel. (050) 44 42 11 Telex 81201 Telefax (050) 44 42 24



# Het Panama-Kanaal

Door Kapitein ter Zee (b.d.) P. Van Schoonbeek.

Panama: Cueva, Indiaans voor:  
« een plaats waar er veel vis gevangen wordt. »

Het Panama kanaal verbindt de Stille- met de Atlantische Oceaan. Zoals het Suez kanaal is het van het grootste strategische en commerciële belang en heeft daarom een stormachtige geschiedenis gekend. Tot het begin van de 19e eeuw stond het grootste deel van Zuid- en Centraal Amerika onder Spaans bewind. De Spanjaarden waren specialisten geworden in het plunderen van het continent en het goud afkomstig van de westkust moest over de istmus vervoerd worden.

Sedert lang hadden zij getracht een maritieme weg te vinden en reeds in 1513 verkenden zij beide kusten en het binnenland. Niet tegenstaande het bestaan van een aantal rivieren kon door het hoge relief geen weg gevonden en het idee een kanaal te graven werd al vroeg overwogen. In 1779 had Captain Horation Nelson R.N. een expeditie in Nicaragua geleid, maar moest opgeven door ziekten en ontbering. Hij had echter de mogelijkheid voorgesteld het meer van Nicaragua tot een marinebasis uit te bouwen met een verbinding naar beide oceanen.

In het begin van de 19e eeuw begon de Spaanse voogdij af te brokkelen. Venezuela verklaarde zich onafhankelijk en in 1813 werd Simon Bolivar als president aangesteld. Hij slaagde er in Venezuela, Nieuw Granada (nu Colombia) en Ecuador tot de federale staat Colombia te verenigen. Hij was de eerste om officieel het graven van een kanaal voor te stellen, maar kon niet doorgaan bij gebrek aan fondsen.

De Duitse geograaf van Humbolt was er ook voorstander van. Het waren echter de Verenigde Staten die de impuls zouden geven en hiervoor hadden zij goede redenen. James Monroe, president van de V.S. van 1817 tot 1826, had een doctrine uitgevaardigd, die alle Europese inmenging in de nieuwe wereld uitsloot. Zijn land was zich aan het ontpoppen tot een wereldmacht en een maritieme oost-west verbinding moest deze ontwikkeling in de hand werken.

Toen er in 1848 goud werd gevonden in California, begon de grote volksverhuizing naar het westen. Om dit nieuwe eldorado te bereiken hadden de pioniers de keuze tussen de trek doorheen de V.S. of de lange zeereis rond de kaap, die wel ingekort kon worden door Panama te voet te doorcrossen.

Zonder opdracht van zijn gouvernement had de Amerikaanse zaak gelastigd te Bogota, Benjamin Bidlack, in 1846 een overeenkomst met Colombia afgesloten waarmede de V.S. het exclusieve recht toekwam een verbinding tot stand

te brengen, in welke aard dan ook. Na goedkeuring van dit onvoorziene accord werd het recht een spoorlijn te trekken volledig uitgebaat door een firma, die de « Panama Railroad Co. » vormde. De drang naar het westen kon nu gemakkelijker via Panama geschieden en het kanaalproject kreeg vastere vormen. De opmetingen door de spoorwegingenieurs verricht, brachten interessante gegevens aan het licht. Er bestaat geen niveauverschil tussen beide oceanen en de Culebra bergpas, op de Andes waterscheiding, ligt 70 meter lager dan verondersteld. Maar de getijden van de Stille Oceaan hebben een verval van 7 meter terwijl die van de Caribische Zee onbeduidend klein zijn. Het binnenland is echter onmenselijk vochtig en warm met alle denkbare tropische ziekten, insecten en wilde dieren, zijn aanwezig.

In die periode dachten de Amerikanen helemaal niet aan een kanaal doorheen Panama. Hun gedachten gingen uit naar Tehuantepec in Mexico, wat dicht bij huis lag, en naar Nicaragua waar zij gebruik hadden kunnen maken van het meer.

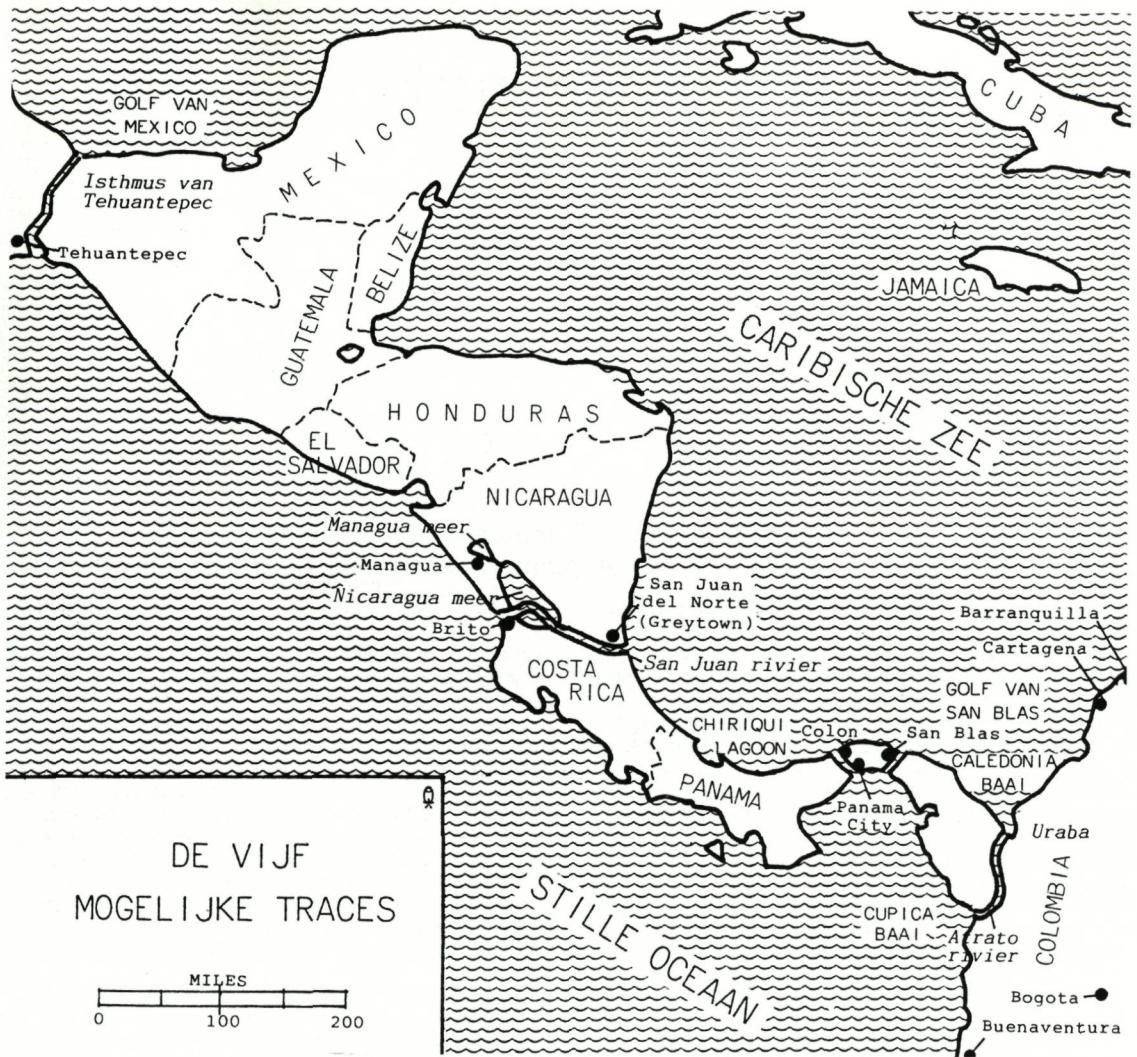
Groot-Brittannië was in de 19e eeuw zijn macht flink aan het uitbreiden in de Caribische Zee en stond niet onverschillig tegenover de Amerikaanse voornemens en dit tot grote ergernis van Washington. Op een bepaald ogenblik werd de toestand tussen beide landen zo gespannen dat een gewapend conflict onvermijdelijk bleek. Gesterkt door de Monroe doctrine sloot de V.S. een overeenkomst af met de Britten (het Clayton V.S. - Bulwer G.B. verdrag van 1850) waarmede een eventuele waterweg door beide landen zou gevrijwaard worden, zonder militaire bezetting, en waardoor Groot-Brittannië noch eigenaar noch de uitbater kon worden. De Britten hadden bakzeil gehaald en een oorlog kon vermeden worden.

Van 1870 en 1875 organiseerden de V.S. een reeks ontdekkingsreizen met het doel Centraal Amerika in kaart te brengen en het beste tracé voor een kanaal te vinden. Vijf tracés werden aanvaardbaar geacht. Uiteindelijk werd de voorkeur aan Nicaragua gegeven.

Ook in Europa werd aandacht aan het initiatief geschonken. Met het succes van het Suez kanaal en met de vooruitgang van de techniek konden alle visioenen werkelijkheid worden.

De Frans-Duitse oorlog was voorbij; de Franse schuld aan Duitsland werd vroeger dan verwacht uitbetaald en het Franse volk zag de toekomst weer met vertrouwen tegemoet.





Geographische vennootschappen ontstonden in grote getale; de studie van aardrijkskunde werd een verplichte leer-gang op de scholen en de romans van Jules Verne inspireerden de ondernemingsgeest. De « Société de Géographie de Paris » mocht een pleidooi voor een Panama kanaal aanhoren van Ferdinand de Lesseps met een groot enthousiasme bij het volk als gevolg. In tegenstelling met de thesis van de Amerikaanse « Inter-oceanic Canal commission » verklaarde de Lesseps « ex-cathedra » dat het kanaal doorheen Panama en op zeeniveau moest getrokken worden. Enkele grote Franse financiers vormden de « Société civile du Canal interocéanique de Darien ». Darien is de naam van het oostelijke deel van Panama.

De vennootschap bestond uit een syndicaat met o.a. Ist-van Türr, een Hongaarse generaal die aan de zijde van Garibaldi gestreden had; Luitenant Lucien Napoleon Bonaparte Wyse van de Franse marine en baron Jacques de Reinach, bankier en hoofdleverancier van het Franse leger. Aangesteld door de « Société géographique » werd de Lesseps voorzitter van het « comité d'Initiative » en de spirituele vader van de onderneming.

Wyse organiseerde twee expedities naar Darien om de nodige opmetingen te doen. Deze liepen echter op een siss-er uit. En beperkten zich, in werkelijkheid, tot een trein-reisje. Al wat Wyse naar voren kon brengen waren enkele beperkte gegevens, met tegenzin, ter hand gesteld door

de spoorwegen en de U.S.N. De Amerikanen zagen deze activiteit met een slecht oog. Het avontuur van Maximiliaan van Oostenrijk en het Franse leger in Mexico lag nog te fris in het geheugen en Washington weigerde zijn « surveys » aan Parijs over te maken.

Wyse kon echter een consessie van Bogota loskrijgen om een kanaal doorheen Panama te graven met de clause dat dit recht niet aan andere landen mocht overgedragen worden, wat dan wel in strijd was met de Bidlack overeenkomst. In Mei 1879 werd te Parijs een internationaal congres gehouden. Uit 21 landen werden 136 experts uitgenodigd om de voor- en nadelen van de verschillende oplossingen te bespreken. Er waren bijzonder veel politici en financiers aanwezig maar bitter weinig technici zodat er van een deskundig advies maar weinig in huis kwam. De Fransen waren voorstander van een kanaal op zeeniveau wat inhield, dat doorheen het gebergte een gracht van 87 m. diep moest gegraven worden en een zeesluis aan de Stille Oceaan om de getijden op te vangen. Dit voorstel zou inhouden dat de Chagres rivier meerdere malen moest doorkruist worden en dat een astronomische hoeveelheid stort moest uitgegraven en afgevoerd worden. Maar de Lesseps hield zich krampachtig aan zijn plan. Hoe het kanaal over de rivier moest getrokken worden kwam echter nooit te sprake. De Amerikanen waren radicaal tegen een kanaal in Panama gekant en weigerden een oplossing op zeeniveau.



Ook bepaalde Franse technische kringen deelden deze zienswijze, waaronder Alexandre Eiffel en Godin de Lepinay, hoofdingenieur van de « Ponts et Chaussées ». Maar met hun mening werd geen rekening gehouden.

De Lesseps had beslist en dat was het dan. In het grootste tumult werd het Franse plan goedgekeurd. De bouwkosten werden geraamd op 1.200 miljoen goudfrank (\*) maar de Lesseps beweerde dat 600 miljoen voldoende was. Een consortium van investeringsbanken kon een aanvangskapitaal van 300 miljoen verzamelen en de Lesseps werd aangesteld als president van de nieuwe gevormde « Compagnie universelle du Canal transocéanique ». De compagnie verkocht 600.000 aandelen van 500 fr. Het lag in de bedoeling de spaarders aan te trekken maar het gemiddelde inkomen van de doorsnee Fransman beliep slechts 1.000 fr. per jaar wat de prijs zeer hoog maakte voor de kleine man.

De voorwaarden werden echter zeer aantrekkelijk gemaakt met een voorschot van 25% en afbetalingen gespreid over 6 jaar. Gedurende de constructie zouden de aandeelhouders een dividend opstrijken van 5% op de gestorte voorschotten na de indienststelling zou 80% van de netto opbrengst uitbetaald worden. Dit waren precies dezelfde voorwaarden als die van het Suez kanaal, waarvan een aandeel van 500 fr. toen op de beurs aan 2.000 fr. gequoteerd stond met een dividend van 17%. Discrete steekpenningen werden aan de pers uitbetaald en kranten die voordien het project afgebroken hadden, waren ineens vol lof en noemden de onderneming een triomf van het kapitalisme. Dit verwerkte een stormloop van toekomstige aandeelhouders en in weinig tijd was de hele voorraad uitverkocht. Voor de verkoop eisten de makelaars 4% van de waarde en enkele banken mochten de effecten onder de prijs aankopen. Voor de « Crédit foncier » en de bank van Rothschild was dit ware zwendel en zij weigerden alle verhandelingen in hun lokalen.

Maar toen begonnen de kosten zich op te stapelen. Om zijn compagnie te huisvesten liet de Lesseps een gebouw aankopen ter waarde van 1 miljoen fr. In de V.S. werd een « comité américain » opgericht, beheerd door lokale banken, teneinde het Amerikaanse kapitaal aan te trekken. Dit comité verkocht geen enkel aandeel maar leverde aan de Lesseps een factuur in van 12 miljoen fr. voor onkosten. Het Türk syndicaat werd afgekocht voor 10.000 aandelen waardoor de Wyse consessie in handen van de compagnie kwam. Wanneer de optelling gemaakt werd, had de Lesseps 32 miljoen uitgegeven om zijn compagnie te starten.

In Januari 1881 kwam te Colon de technische voorhoede aan met een koopvaardischip met een 40 tal ingenieurs onder de leiding van Armand Réclus. De hoofdaannemers waren Hersent en couvreur, met een contract voor twee jaar, beiden veteranen van Suez.

Teneinde het beste tracé voor het kanaal te vinden verzag het plan de ontginning van een strook van 120 m. breed en 75 km. lang, van Colon tot Panama city en min of meer gelijklopend met de spoorweg. Voor deze taak werden in-landse werkkrachten aangeworven. Met machetes, bijlen, schoppen en pikken moesten zij onder de meest onmenselijke omstandigheden een weg kappen doorheen het dichte oerwoud. Daar zij het vlug opgaven was het bijzonder moeilijk over bestendige werkkrachten te beschikken. Bij droog weder viel het nogal mee maar bij regen steeg de Chagres river en overstroomde al het verrichte werk. De vochtgheidsmeter stond dan op maximum, kleren konden niet gedroogd worden, papier vermolmde en ijzeren werktuigen verroesten zienderogen. Ferdinand de Lesseps bezocht de werken gedurende het droge seizoen en keerde hijswaarts met een totaal verkeerd oordeel over de werkomstandigheden.

Het enige verkeersmiddel in de istmus was de spoorweg die van het grootste logistieke belang was. Maar de spoorwegmaatschappij was echter een slordige boel, die niet alleen inefficiënt was maar ook stokken in de wielen durfde steken. Zij moest dringend afgekocht worden en zorgde voor een prachtig staaltje afroggelarij.

In de « Wyse overeenkomst » stond een clause waarmee het « Türk syndicaat » « vriendelijke accoorden » mocht afsluiten met de spoorwegmaatschappij voor het uitwisselen van rechten en privileges. Alhoewel de « Railroad Co. » op de vooravond van het bankroet stond, werden 90% van de aandelen verkocht voor het sommetje van 100 miljoen fr.

Maar met de « Bidlack overeenkomst » bleef de spoorwegmaatschappij een wettelijke Amerikaanse vennootschap wat aan de V.S. het recht toezegde, in geval van nood een mits Bogota te verwittigen, de spoorlijn militair te bezetten en oorlogsbodems te stationeren te Colon en Panama City. Niet tegenstaande al deze moeilijkheden en verwikkelingen kwam het tracé klaar in Mei van het zelfde jaar.

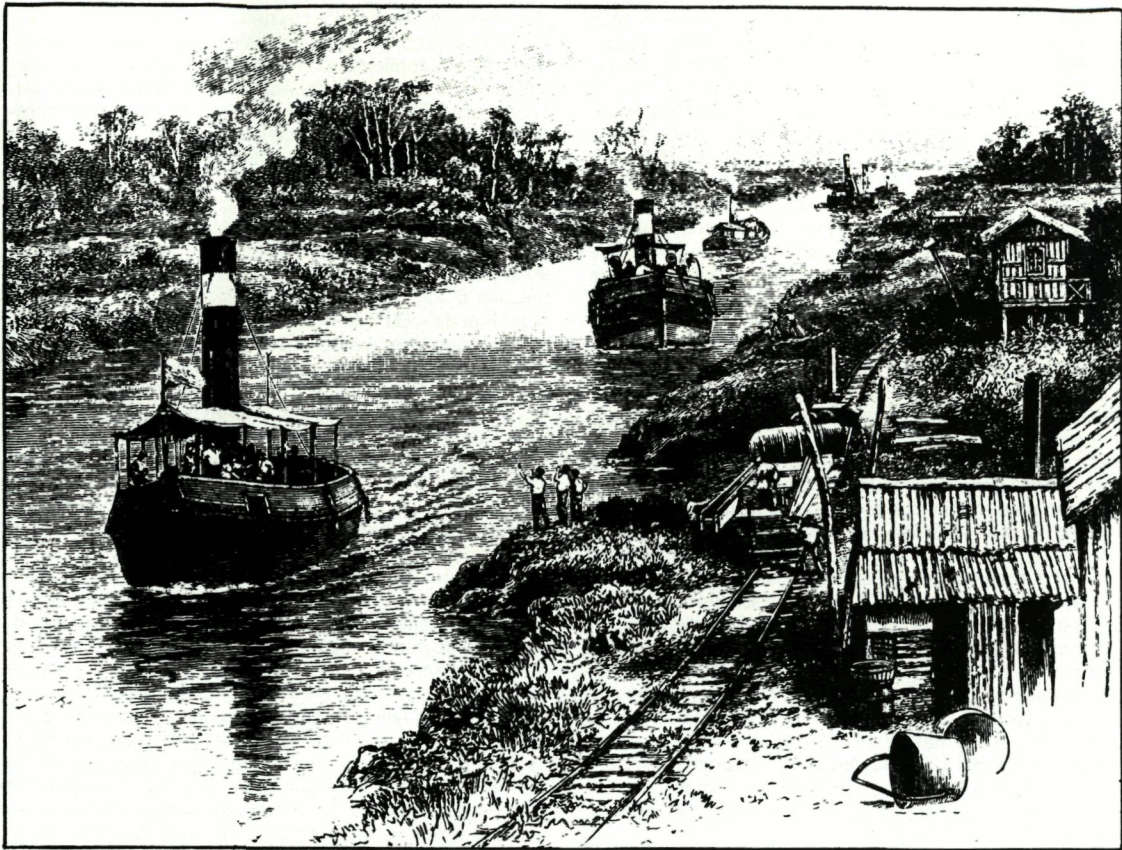
Te Gatun en Emperador werden grote laren in het bos gekapt om werkkampen en huizen te bouwen. Schepen begonnen hun ladingen te lossen te Colon, waaronder geprefabriceerde woningen en hospitalen. De noodzakelijkheid van deze laatste deed zich vlug aanvoelen want tropische ziekten lieten niet op zich wachten. Malaria was endemisch maar medio 1881 brak de gele koorts uit onder de 1.000 aanwezige werklieden en de staf. Malaria was gekend en kon min of meer bestreden worden met een kinine maar verder taste men in het duister voor wat de oorzaken betrof. Over gele koorts was hoegenaamd niets gekend. Een populaire maar waardelose remedie was whiskey met mostaard. De meeste dokters dachten dat de ziekten veroorzaakt werden door de uitwasemingen van de moerassen en het zou nog lang duren vooraleer men tot het besef kwam dat de bacterië door muggen gedragen worden en hun eieren in stilstaand water leggen. Tot overmaat van ramp werden rond de bomen in de tuinen van de hospitalen vijvertjes gedolven om de mieren van de planten weg te houden. Met hetzelfde doel werden potjes met water onder de poten van de ziekenbedden geplaatst en onwetend zorgden de hospitalen voor de aankweek van de gele koorts dragende mug (*stegonia fasciata*) en de malariadrager (*anofeles*).

Reeds in 1880 had dr. Lavarán van het militaire hospitaal te Algiers de bacterie ontdekt door middel van microscopisch onderzoek, maar zijn monografie werd door de « Académie de Médecine te Parijs » verworpen.

Onder deze omstandigheden moest het dodencijfer vlug oplopen. Niettegenstaande het aantal zieken en stergevallen gingen de activiteiten verder, alsof er geen vuiltje aan de lucht was. De nodige werktuigen waren aangekomen. De logistieke inzet was indrukwekkend; graafmachines, boommachines, lichters, sleepboten en treinen werden te Colon gelost. Vele van deze tuigen moesten ter plaatse geassembleerd worden door de arsenalen. Al dit materiaal werd dan over de hele lengte van het tracé verspreid. Bijna alle geïndustrialiseerde landen leverden uitrusting, waaronder België, dat bekend stond voor zijn locomotieven, treinen en graafmachines. De diversiteit was echter bijzonder groot zodat heel wat onderhoudsproblemen geschapen werd. Het graven begon in 1882 op een vijftal verschillende plaatsen en Amerikaanse baggerfirmas werden ingehuurd om de aanlopen van beide oceanen uit te diepen.

Het jaar zou echter het begin inluiden van een reeks tegenslagen: Armand Réclus, de leider van de onderneming, diende om duistere redenen zijn ontslag in. De hoofdaannemers konden zich beroepen op hun contract en trokken zich terug. In September vernielde een aardbeving de





Het kanaal in het begin.

spoorlijn over een grote lengte. De Lesseps had zijn zoon Charles aangeduid om Réclus te vervangen. Hij was vergezeld van de nieuwe directeur generaal Jules Dingler, een ingenieur van de « Ponts et Chaussées ». Hij begon met een « master plan » op te stellen, iets wat voordien nooit gedaan werd. Hij was vooral een organisator en wist wat hij wilde. Administratief doodhout werd uitgedund en vele bedienden met een rustig baantje werden de jungle ingezonden.

Hij schiep ook orde in de diversiteit van het materiaal, voerde standaardisatie in en weerhield Frankrijk, de V.S. en België als voornaamste leveranciers. Charles de Lesseps keerde huiswaarts en liet alles aan Dingler over, die begrepen had; dat de Chagres rivier voor de grootste uitdaging zou zorgen. Een aarden dam moest deze wispelturige rivier in bedwang houden maar er werd geen ondergrond gevonden, stevig genoeg om deze te dragen. Het materiaal verdrievoudigde; een Amerikaanse firma liet speciaal ontworpen baggerboten aanrukken waardoor een zekere vooruitgang werd geboekt. In het binnenland deden de Belgische graafmachines uitstekend werk. De meeste aannemers waren nu Amerikanen die hun werk deden onder de leiding van Franse ingenieurs. Maar de onkosten hadden intussen astronomische afmetingen aangenomen. In het begin van 1882 waren 2.000 manschappen van alle nationaliteiten aanwezig. De onderneming was geweldig populair geworden en vele Fransen boden zich aan, voor de eer aan de « grande entreprise française » te mogen deelnemen, onder hen de zoon van Garibaldi en de impressionist Paul Gauguin, maar die deed het om zijn reis naar de Stille Zuidzee te kunnen betalen. De lonen waren goed voor die tijd; één dollar per dag, voor 12 u. arbeid. Omdat veel personeel aan de malaria en de gele koorts

bezeek, moest voortdurend nieuw aangeworven worden. Hoeveel mensen er omgekomen zijn, is niet nauwkeurig gekend omdat er geen statistieken bijgehouden werden.

De hospitalen vroegen één dollar per dag aan de patiënten en velen deserteerden om nog even van hun diensten te kunnen genieten. Ook werden er velen ontslagen bij de eerste symptomen van tropische ziekten. Later zou een ruwe schatting een dodencijfer van 20.000 vermelden. Niet alleen moesten meerder begraafplaatsen aangelegd worden maar de hospitalen deden goede zaken door de lijken aan universiteiten te verkopen.

Op een bepaald ogenblik had Dingler zijn vrouw en dochter laten overkomen. De dochter stierf vlug aan gele koorts en kort daarop haar verloofde die overgekomen was. Ook op het terrein ging het niet al te best voor Dingler. Naar gelang de Culebra-bergpas uitgegraven werd, stortten de taluds in en gedurende het regenseizoen schoof een groot gedeelte van de berm in de « CUT ». Hieraan kon alleen maar aan verholpen worden door het kanaal te verbreden en de bermen minder stijl te maken, wat de hoeveelheid weg te nemen en af te stort drievoudig deed toenemen. Onkosten, materiaal en werklieden moesten vermeerderd worden. In oktober 1883 bedroeg het personeelsbestand 20.000 Man. Dan stierf mevrouw Dingler. De ziekten spaarden niemand en op een zeker ogenblik was er een schrijnend tekort aan ingenieurs. Te Colon lagen verlaten schepen ten anker waarvan de bemanningen volledig uitgeroeid waren.

Einde Maart brak gelijktijdig revolutie uit te Panama City en Colon respectievelijk geleid door Rafaël Aizpuru en Pedro Prestan, die Colon volledig liet uitbranden. De U.S. Navy landde met een bataljon « Marines » die er korte metten mee maakten en Prestan werd publiek opgehangen



door het Colombiaanse leger. Gedurende de schermutslingen hadden de werken geen noemenswaardige veranderingen opgelopen maar de politieke gevolgen waren ingrijpend. President Nunez kondigde een nieuwe grondwet af met een centraal gezag te Bogota dat alle macht in handen nam. Dit alles was teveel voor Dingler, hij kreeg een zenuwinzinking en vervoegde Frankrijk. Zijn opvolger, Maurice Hutin, werd na een maand ziek en werd ook gerepatriëerd terwijl één van de jongste ingenieurs, Philippe Brunau Varilla, de leiding overnam.



Philippe Brunau Varilla.

Ongeveer op het ogenblik dat Ferdinand de Lesseps door de « Académie française » verkozen werd, waar hij de lof over het kanaal uitsprak, begonnen de aandelen op de beurs te dalen. De kosten werden herzien en het oorspronkelijke cijfer van 1.200 miljoen aanvaard. De internationale pers, vooral de Amerikaanse, begon de hele operatie in twijfel te trekken waardoor de waarheid doordrong tot de buitenwereld. Om het moreel op te schroeven bezocht de Lesseps, nogmaals gedurende het droge seizoen, het kanaal, waar hij geestdriftig ontvangen werd.

Maar de tegenslagen bleven zich opstapelen; gedurende een tropische storm sloegen 18 verankerde schepen los en gingen te pletter op de wal te Colon. De Amerikaanse baggerboten waren op rotsbodem gestuit zodat er naar andere technieken moest gezocht worden. Varilla kreeg 5 jaar verlof van de « Ponts et chaussées » en kreeg in het geheim een baan bij een baggermaatschappij. Hij werd vervangen door Léon Boyer, die met een 60 tal nieuwe ingenieurs een inspectietocht uitvoerde. Velen onder hen stierven aan de gekende ziekten gedurende deze reis. Hun rapport was even rampzalig. Zij waren tot het besluit gekomen dat een kanaal op zeeniveau onhaalbaar was en dat sluisen de enige oplossing boden. De Lesseps kon eindelijk van zijn dwaling overtuigd worden en wierf Eiffel aan voor het bouwen van de sluisen. De reactie zou echter te laat blijken. De kas was bijna ledig maar een lening van 720 miljoen kon van de banken verkregen worden met de aandelen van de « Railroad Co. » als waarborg. Na de dood van de financiële beheerder, Lévy-Crémieux, volgde de Reinach hem op. Na vele politieke intrigues kon als ultieme poging een openbare lening met rekking uitgeschreven worden. In die tijd waren echter alle loterijen in Frankrijk verboden en dus moest eerst een wet gestemd worden om dit toe te laten. Vele politici werden omgekocht maar de lening liep op een sisser uit. Het publiek had het vertrouwen verloren en in 1889 werd de « Société universelle intercontinentale » geliquideerd; het schandaal van de eeuw brak los. In werkelijkheid hadden de spaarders, die met het avontuur hun broek gescheurd hadden, geen zin om te reageren en waren bereid hun tegenslag te vergeten.

Maar Edouard Drumont, een duistere anti-Semitische journalist, dacht er anders over. In zijn boeken en artikelen histe hij de bevolking op en beschuldigde alle joodse financiers verantwoordelijk te zijn. Protest werd geuit, de boekhouding werd in beslag genomen door het gerecht en de Lesseps met zijn zoon, Eiffel, de Reinach en vele anderen werden van fraude beschuldigd. Tijdens het onderzoek kwam de ganse rotboel aan het daglicht maar de ware toedracht van de zaak kon nooit achterhaald worden.

Voor de lichtzinnige manier waarop met grote geldsommen was omgesprongen werd kwam naar voren. Maar de meest ernstige beschuldiging was gericht aan de politici die steekpenningen ontvangen hadden om de lening goed te keuren.

De toestand nam vrij snel een politieke wending aan waarvan de royalisten tevergeefs gebruik trachtten te maken om de regering ten val te brengen. Romantische journalisten en politici gingen tweegevechten aan om de bezoelede eer van Frankrijk wit te wassen. Uiteindelijk bekende de Reinach smeergeld uitbetaald te hebben maar hij stierf in verdachte omstandigheden en nam de meeste geheimen in zijn graf mee. Tenslotte werden Ferdinand de Lesseps met zijn zoon Charles en de ex-minister van openbare werken Charles Baihaut tot 5 jaar gevangenisstraf veroordeeld. Na aftrek van het voorarrest en wegens zijn hoge ouderdom moest Ferdinand de Lesseps de straf niet uitzitten. Hij stierf in 1894, hij was 89 jaar oud.

\*\*\*

Men mag zich wel afvragen hoe een onderneming met zoveel pluspunten kon ten ondergaan. De redenen zijn verschillend maar allemaal toch belangrijk. De Lesseps had geen kennis van de techniek en even weinig van bodemgesteldheid, het reliëf en het klimaat van Panama. Hij was uitgegaan dat het even gemakkelijk zou verlopen als in Egypte waar de bodem zandachtig is. Maar de onvergeeflijke fout lag in de keuze van een kanaal op zeeniveau en toen hij hiervan bewust werd, was het te laat. Het is even ongrijpelijk hoe bekwame en ondervindingrijke ingenieurs niet hard genoeg hebben aangedrongen in een poging hem hiervan te overtuigen. Overigens waren de werkzaamheden en het materiaal van de lichte constructie maar hieraan was niemand fout. Ook de medische wetenschap stond ten achter, tropische ziekten konden niet bestreden worden maar ondertussen waren 20.000 slachtoffers gevallen. Het idee een kanaal te graven was te vroeg gekomen. Al deze factoren met daarbij de financiële zwendel waren verantwoordelijk voor de bouw van de grootste puinhoop ter wereld.

De liquidateur van de « Compagnie Universelle » had een commissie aangesteld om ter plaatse de inventaris van het beschikbare materiaal op te stellen. Deze was indrukwekkend; hij vermeldde een volledige infrastructuur met goed uitgerust arsenalen; havens te Colon en te Panama City; hospitalen, en alles in goede staat. Verder bleek het dat reeds 50 miljoen kubieke meter aarde en rotsen waren uitgegraven. Zij beweerde dat, mits het nodige kapitaal; het kanaal in 8 jaar kon klaar komen. Zij slaagde er in de « Wyse concessie » tot 1903 te verlengen, Bogota eiste echter de stichting van een nieuwe compagnie en verleende het recht de vennootschap aan de V.S. te mogen verkopen.

Zo ontstond de « compagnie nouvelle ». De onderaannemers die niet met de kracht ten onder waren gegaan, werden onder druk gezet om aandeelhouder van de nieuwe maatschappij te worden. Ook Eiffel moest voor de chantage bezwijken en legde 10 miljoen fr. neer. Brunau Varilla slaagde er bijna in, Alexander III, tsaar van Rusland, een bijdrage te laten betalen, maar in 1894 werd hij ver-



moord en de poging mocht vergeten worden. Voor de liquidateur was dit een ongehoorde inmenging en Varilla werd verplicht achter de schermen te werken. Hij schonk 2 miljoen fr. terwijl zijn broer Maurice zijn stroman werd.

Geruchten gingen de ronde dat Varilla gesubsidieerd werd door de bankier Seligmans, een oud-medewerker van het « Comité américain ». Inderdaad kende hij plotseling een grote welvaart, maar hij beweerde dat zijn rijkdom afkomstig was van een erfenis. Het idee in het achterhoofd van Varilla was het kanaal aan de Amerikanen te verkopen. Dit eiste natuurlijk de nodige intrigues, die echter konden achterhaald worden door de bankier J.P. Morgan die de ganse operatie laakte. Intussen waren in Amerika twee kampen ontstaan: één dat voorstander was van de aankoop en het ander dat de « Nicaragua oplossing » aanmoedigde. De « Isthmian Canal Commission » (ICC), onder voorzitterschap van admiraal John Morgan, moest de senaat voorlichten teneinde de beste keuze te kunnen maken.

In de grond had de verkoop van het « Franse kanaal » weinig kans, want alles wat Frans was, werd in de V.S. als corrupt beschouwd. Het « Nicaragua project » had het grote nadeel, dat 8 sluizen gebouwd moesten worden en dat het land bezaaid was met vulkanen. Maar de streek was veel gezonder dan Panama.

In 1901 werd Mac Kinley, president van de V.S. vermoord en werd opgevolgd door zijn vice-president Theodore Roosevelt, die voorstander van het « Nicaragua project » was. Een politiek steekspel begon waarin Brunau Varilla een grote rol zou spelen door allerlei politici te beïnvloeden. Uiteindelijk stemde de senaat voor Panama; Roosevelt veranderde van gedachte en keurde een budget van 40 miljoen dollar goed voor de aankoop van de « Compagnie nouvelle ».

Nu goed en wel voor wat de compagnie betrof. Maar hoe stond het met de soevereine staat Colombia?

Generaal Ulysses Grant, president van de V.S. van 1869 tot 1876, had beweerd dat een eventueel kanaal, Amerikaans moest zijn, door Amerika betaald, op Amerikaans grondgebied, gebouwd en uitgebaat door Amerikanen en onder volledige jurisdictie en militaire bescherming van de V.S. Deze visie lag volledig in de lijn van de « Monroe doctrine » en in de smaak van Roosevelt. Maar het idee was tegenstrijdig met de « Clayton-Bulwer overeenkomst » en deze historische vergissing moest eerst rechtgetrokken worden. De V.S. en G.B. vernietigden het accord en vervingen het door de Hay (V.S.) - Pauncfote (G.B.) overeenkomst in 1901 waardoor de wens van Grant volledig geëerbiedigd werd.

Roosevelt had een diep misprijzen voor alles wat Latijns was en dacht dat zijn agressieve politiek indruk zou maken op Bogota.

De V.S. eisten de totale soevereiniteit op over een zone van 5 mijl aan weerszijde van het tracé, voor 10 miljoen dollar en een jaarlijkse vergoeding van 250 duizend dollar over een periode van 100 jaar. Bogota had de indruk dat alles buiten zijn medeweten gebeurd was en daarom kon hij zich onmogelijk accoord verklaren en eiste dan ook betere voorwaarden.

De politieke toestand in Colombia was echter wankel geworden en er begonnen zich onlusten over het ganse grondgebied te verspreiden. Om de spoorweg te beschermen stuurde de V.S. « Marines » zonder echter Bogota te verwittigen. De verhoudingen tussen beide landen begonnen dan ook gespannen te worden. Een revolutie in Panama was nu waarschijnlijk geworden en Varilla stelde Washington voor, de onafhankelijkheid te bespoedigen en met Panama in zee te gaan. Roosevelt stond niet vijandig tegen een revolutie maar wilde zijn land niet compromitteren en weigerde elke directe steun. Niet tegenstaande deze

houding kon Varilla in bepaalde financiële kringen het nodige geld vinden om de rebellen bij te staan. De V.S. stuurden nog meer « Marines » en schepen van de U.S.N. vatten post in de buurt van Colon en Panama City. De rebellen beschouwden dit als een rechtstreekse steun steun voor hun opzet terwijl Bogota dit als een bedreiging aanvoelde. Generaal Juan Tobar die met een bataljon Colombiaanse troepen aangekomen was te Colon, werd omgekocht en zond zijn manschappen huiswaarts. De onafhankelijkheid was vlug een voldongen feit en Manuel Amador, een oud dokter van de « Railroad Co. » werd president en Varilla, zijn ambassadeur te Washington. Voor de Amerikaanse publieke opinie was dit een normale gang van zaken maar voor vele kranten en analisten was het een staaltje « gunboat policy » met inmenging in de zaken van een soevereine staat en de triomf van het recht van de sterkste.

Maar Roosevelt gaf hieraan niet minste gehoor en erkende de Panama.

Van onderhandelingen was er natuurlijk geen sprake meer: de V.S. zouden gewoonweg hun voorwaarden dicteren door in 1903 het « Hay (V.S.) - Varilla (Pan) verdrag » op te dringen. Dit was niets dan een echo van de « Hay-Pauncfote-overeenkomst. »

Varilla beschouwd zijn opdracht als volbracht en keerde terug naar Parijs als uitgever van de krant « Le Matin. » Met deze evolutie verzaakte de V.S. definitief aan de Nicaraguaroute en concentreerde zich op Panama. Alle rechten en privileges van de « Compagnie nouvelle » werden naar de V.S. overgeheveld en zo bekwamen zij het recht over de zone te beschikken alsof het Amerikaanse grondgebied was, dus met de mogelijkheid fortificaties op te richten.

Het kanaal moest neutraal blijven met vrije doorvaart voor alle scheepvaart.

Maar het bleef bij een huurcontract zonder definitieve afstand van territorium.

#### CUBA, MONROE, MAHAN & ROOSEVELT.

Tot voor het einde van de 19e eeuw behoorden Cuba, Porto Rico, de Philippijnen en Guam tot het Spaanse rijk. De eilanden waren grotendeels bewoond door ingevoerde slaven van Afrikaanse afkomst, die naar vrijheid hunkerden en van elke gelegenheid gebruik maakten om het leven van de overheerser zuur te maken. Deze ver afgelegen bezittingen waren een doorn in het oog van de V.S., die getrouwd aan de « Monroe doctrine », de sporadische opstanden steunden. Zij trachtten Cuba af te kopen van Spanje voor 300 miljoen dollar wat echter geweigerd werd.

Op 15 februari 1898 lag het Amerikaanse slagschip USS Maine ten anker in de baai van Havana en vloog door een onbekende oorzaak de lucht in met 258 doden tot gevolg. Dit werd beschouwd als een « casus belli » en was meteen een goede reden om een ultimatum aan Spanje te zenden met de eis de onafhankelijkheid aan Cuba toe te kennen. Dit werd ook geweigerd waarop de V.S. een militaire expeditie organiseerde. Het regiment dat geland werd, de « Rough Riders », onder het bevel van kolonel Theodore Roosevelt, versloeg het Spaanse garnizoen.

Na het verlies van de USS Maine werd de USS Oregon als aflosser aangeduid. Maar het schip lag in San Francisco en legde de reis van 12.000 zeemijl rond de kaap af in 67 dagen om daarna het Spaanse smaldeel in Santiago baai te verslaan. Dit zou het meest doorslaggevend argument worden om een kanaal in centraal Amerika te graven. De andere Spaanse eilanden ondergingen het zelfde lot en met de ondertekening van een wapenstilstand stond Spanje de eilanden af aan de V.S. Cuba bleef bezet door de V.S. die in 1902 de onafhankelijkheid toekenden maar de enclave van Guantanamo als nationaal grondgebied behielden en tot een marinebasis uitbouwden.



Toen in Maart 1885 de USS Wachusett een bataljon « Marines » in Panama landde, stond het schip onder bevel van Captain Mahan. Hij stond verwonderd over de gemakkelijkheid en de doelmatigheid van de operatie en begon zijn gedachten te ontwikkelen. Als professor aan het « War College » te Newport R.I. schreef hij in 1890 het boek « Influence of Sea Power on History ». Hij was voorstander van een onvoorwaardelijke kanaaldoctrine, voorzag de commerciële overheersing van de ganse planeet op voorwaarde de wereldzeeën te beheersen en drong aan op de noodzakelijkheid zich meester te maken van Cuba. Het boek kende een grote bijval en maakte een diepe indruk op Roosevelt. Met de « Bidlack-overeenkomst » en een basis op Cuba zou een eventueel kanaal volledig onder Amerikaans toezicht komen te staan.

Op 4 mei 1904, 5 jaar na het Franse fiasco, namen de Amerikanen de kanaalzone officieel over met Generaal G. Davis als eerste gouverneur en de werkzaamheden konden beginnen.

Te Washington werd de « Istmian Canal Commission » (ICC) uitgebreid tot 7 officieren en ingenieurs onder de leiding van admiraal Walker als hoogste autoriteit en het ministerie van oorlog als opdrachtgever. Het hoofdkwartier werd te Washington gevestigd maar de hoofdingenieur John Wallace drong aan om in Panama te blijven.

De Amerikanen begonnen met een bepaald voordeel: de Fransen hadden al heel wat werk verricht dat door de nieuwe ploeg uitgebaat kon worden. Zo bestond er reeds een kanaal van Colon tot Bohio van 15 km. lang en 8 m. diep. In het geheel hadden zij 50 miljoen kubieke meter uitgegraven; 6 arsenalen, 1 elektrische centrale, 6 graafmachines en 100 Belgische locomotieven bevonden zich in goede staat. De « compagnie nouvelle » had in de mate van het mogelijke al het materiaal netjes onderhouden. Van de 2700 gebouwen konden er later 1500 terug in orde gebracht worden, de rest was gewoonweg verrot of door het oerwoud overgroeid. Maar er was ook een negatieve kant, de spoorweg en de bruggen waren onbruikbaar en vele rijtuigen waren onherroepelijk verloren.

Wallace vroeg een jaar om alles terug bruikbaar te maken en om met het oude Franse en het nieuwe Amerikaanse materiaal te experimenteren. Dit leek allemaal redelijk maar de ICC maakte ook fouten die zwaar zouden doorwegen. Wallace kreeg nooit te horen of hij een kanaal op zeeniveau of met sluisen moest graven. Daarbij was Walker een duitenklier, die het voornemen genomen had niet in de Franse val van de geldverkwisting te lopen. Hij bouwde een administratief monster op dat maar alleen naar de mislukking kon leiden. Elke dollar moest verantwoord worden en om bij voorbeeld een plank te zagen van 3 meter of langer moest er eerst een schriftelijke vergunning afgeleverd worden. Om de aanwezige bedienden uit te betalen moesten er telkens 1700 formulieren ingevuld worden. Wallace kreeg geen vrije hand en moest alles eerst door Washington laten goedkeuren.

De werklieden door Washington aangeworven waren gewoonweg onbekwaam daar er geen professionele eisen gesteld werden.

De hygiëne in Panama was rampzalig. De inlanders leefden in erbarmelijke toestanden, meestal in strohutten in het midden van moerassen, de hele tijd blootgesteld aan tropische ziekten en ongedierte. Zelf in de steden was er geen stromend water; geen electriciteit en al het huisvuil werd in de buurt van de woningen gesmeten.

Roosevelt, die op Cuba gestreden had, was niet vergeten dat malaria, gele koorts en typhus dertien meer doden geëist hadden dan het vuur van de vijand. Ook de herinnering aan de tragische ondervinding van de Fransen was hem bijgebleven.

Hij duidde Dr. kolonel Georges Gorgas aan als hoofd van de medische dienst, ook een veteraan van Cuba, die bekend stond als een autoriteit op het gebied van tropische ziekten.

De Amerikaanse dokter Henry Carter had in 1888 baanbrekende opzoekingen verricht inzake gele koorts, die later zouden bevestigd worden. De uitgever van de « Medical Journal » vond zijn monographie echter te lang en die bleef daarom jaren onaangeroerd liggen. In India had de Britse dokter Ronald Ross, later Nobel prijs-winnaar, de meest interessante studies gedaan. De vrouwelijke malariamug brengt de bacterie over van warmbloedigen tot warmbloedigen na eerst een besmet wezen gebeten te hebben. De mug is dus niet de oorzaak van de infectie maar wel de overbrenger en een eenvoudige voorbehoudende maatregel bestaat in het afschermen van de patiënten met muggennetten.

Op Cuba hadden de Amerikanen ontdekt, dat de gele koorts dragende mug de bacterie overbrengt door het bloed van een patiënt af te tappen gedurende de eerste drie dagen van de besmetting om haar eieren te voeden wat neerkomt op een zeer ingewikkeld incubatieproces. Daar het insect een voorliefde heeft voor menselijk bloed heeft zij de instincten ontwikkeld van het huisdier en verblijft bij voorkeur in een bewoonde omgeving. De « anofeles » kan daartegen overal gevonden worden maar vooral in de moerassen. Beide muggen leggen hun eieren in stilstaand water. Het lag dus voor de hand dat alle stilstaand water moest vermeden worden en dat de moerassen moesten ontsmet worden met petroleum.

Dit was de taak die voor Dr. Gorgas weggelegd was toen hij in Juni 1904 met de voorhoede in Panama aantrad. Maar Wallace geloofde niet in al die muggentheorien en van de gierige Walker kwam er geen geld vrij om de ziekten te bestrijden.

In november van het zelfde jaar waren er 3500 recruten uit de V.S. aangekomen. In afwachting van de restauratie van de Franse gebouwen werden zij geherbergd in krotwoningen terwijl de voeding erg veel te wensen overliet. Na enkele weken keerden de meesten huiswaarts. Paniek ontstond toen de gele koorts uitbrak en een groot gedeelte van de werknemers nam de vlucht.

Wallace diende zijn ontslag in wat totale ontmoediging en ontredde veroorzaakte. Het zag er naar uit dat de Amerikanen de voetsporen van de Fransen zouden volgen, tot John Stevens als hoofdingenieur aangeduid werd door Roosevelt om Wallace te vervangen. Hij was landmeter van beroep, autodidact zonder ingenieursbrevet, maar die als spoorweg- en bruggenbouwer een internationale faam verworven had in de Rocky Mountains en Canada.

Hij had een andere aanpak en staakte alle graafwerken om eerst van de kanaalzone een veilig en gezond oord te maken alvorens de werken aan te vangen. De moerassen, de steden en alle huizen werden behoorlijk ontsmet. Dr. Gorgas kon nu op daadwerkelijke steun rekenen en kreeg 4.000 man ter beschikking. Na een jaar inspanning kon hij er trots op gaan, dat de strijd, tegen de tropische ziekten, aan de winnende hand was. Maar de meest gevaarlijkste ziekte was de virale longontsteking geworden, die vooral onder de zwarten woedde en waartegen deze mensen geen immuniteit hadden. Op aandringen van Taft, minister van oorlog, werd de commissie tot een triumviraat herleid met Stevens aan het hoofd.

Als spoorwegbouwer had hij het vlug door, dat het bestaan de spoor onvoldoende was en voor vele moeilijkheden gezorgd had. Hij legde een volledig nieuw traject aan volgens de meest moderne opvattingen. Het werd een dubbele lijn met stations, laadplatformen, signalisatie, rangeer ruimte maar vooral met de nieuwste en zwaarste locomotieven en wagons. Een regelmatige scheepslijn werd ingezet tus-





**2 September 1909. Het «S.S. Ancon» te Cristobal met een lading gastarbeiders uit Barbados**

sen New-York en Colon, die vanuit de V.S. regelmatig materiaal en vers voedsel aanbracht.

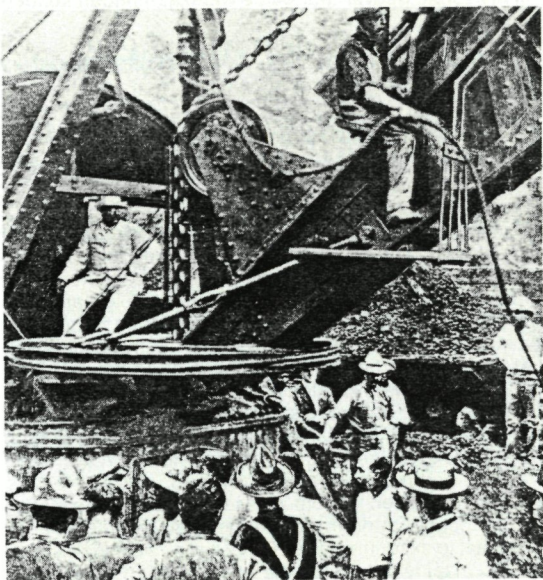
De werkvoorwaarden waren er heel wat op vooruit gegaan en het onbekwame personeel werd afgedankt en vervangen door geschoolde mensen. In 1906 waren er 24.000 werknemers aanwezig. De aanwerving verliep echter niet van een leien dakje. In het moederland was de industrie in volle expansie en er was weinig werkloosheid. Daarbij had Panama een slechte reputatie en de kandidaten hadden weinig zin om zich te expatriëren. Maar toch werd er vooruitgang geboekt. De ongeschoolden moesten van de Caribische eilanden komen maar Jamaica weigerde alle recruitering. China en Japan stonden ook vijandig. De zuidelijke Amerikaanse staten weigerden alle medewerking uit schrik hun goedkope werkkrachten verliezen. De Chinezen die in Panama achtergebleven waren, meldden zich ook niet aan. Zij waren goede zakenlui geworden en hadden de lokale nering flink in handen waardoor zij door de Panamezen verafschuwde werden. De Panamezen voelden niets voor zware arbeid en hadden de 20.000 doden van de Lesseps nog niet vergeten. Het was het eiland Barbados dat het grootste contingent zou leveren. En niet tegenstaande de werkvoorwaarden bijzonder goed waren moest Stevens het stellen met minder en minder goede werklui. In 1906 waren er slechts 20.000 werkkrachten aanwezig wat onvoldoende was.

Tot dan had nog niemand de beslissing getroffen of het kanaal al dan niet op zeeniveau moest gegraven worden. Roosevelt riep de raad in van een internationale commissie en uiteindelijk keurde de senaat het originele plan goed van de Fransman Godin de Lepinay voor een kanaal met sluizen. Dit kwam wel een weinig laat want een groot gedeelte van de geologische depressie (360 vierkante kilometer) moest onderwater gezet worden.

Een grote aarden dam moest de Chagres rivier afsluiten om over een constant waterniveau te beschikken en de sluizen moesten toelaten de schepen over de Culebra-pas te versassen. Dit alles beduidde dat een groot gedeelte van de uitgevoerde werken overstroomd moesten worden en dat de nieuwe spoorlijn ook op hoger niveau moest gelegd worden. Om de administratie aan te passen werd het gouverneurschap afgeschaffd en Stevens bleef alleen over als de hoogste autoriteit, verantwoordelijk tegenover de minister van oorlog. Om zijn belangstelling te tonen bezocht Roosevelt de werken met het slagschip USS Louisiana.

Hij wilde de zone bezoeken onder de meest hachelijke omstandigheden en deed dit gedurende het regenseizoen. Het was de eerste maal dat een president zijn land verliet gedurende zijn ambtstermijn en het werd een ware triomftocht.

Stevens wist nu waar hij stond en de Chagres rivier en de Culebra pas waren zijn « enige » zorgen.



**President T. Roosevelt op één van de stoomschoppen**

Indien het uitgraven een zware dobber was, de afvoer van het stort was nog een grotere. Stevens liet reusachtige « Bucyrus » - stoomschoppen aanrukken, die in één keer 5 kubieke meter konden opscheppen. Treinstellen werden aan de lopende band ingezet die op de stortplaats automatisch geleidigd werden. De vooruitgang verliep bijzonder snel en de toekomst kon met vertrouwen tegemoet gezien worden.

Maar tot eenieders grote verbazing diende Stevens zijn ontslag in. De reden kon nooit achterhaald worden maar er werd verondersteld dat hij geen ondervinding had van sluizen of gewapend beton. Dit was de specialiteit van de U.S. Engineers en Kol. G. Goethals werd door Roosevelt als vervanger aangeduid en die volgens hem het recht niet had het op te geven. Stevens was zeer populair geweest en Goethals werd in quarantaine gezet. Maar daar stoorde hij zich niet aan. De enige vakbond was die van de stoomschopbedieners. Zij wilden hem even hun macht tonen en eisten betere voorwaarden, zoniet zouden zij hun ontslag indienen. Zijn antwoord was: « ontslag aanvaard ». Het personeel had begrepen dat het met een kei te doen had en haalde bakzeil.



### Col, George Goethals, U.S. Engineers

Sedert hun onafhankelijkheid hadden de V.S. de uitvoering van grote waterwerken aan de genie van het leger toevertrouwd. De federale staten waren niet bij machte dit zelf te doen. Vele waterwegen doorkruisten de grenzen van meerdere staten zodat het aangewezen was de verantwoordelijkheid aan een centrale dienst toe te vertrouwen. Zo ontstond er een traditie die nog altijd geëerbiedigd wordt. De leiding is altijd in de handen van de U.S. Engineers terwijl de werken aan burgerfirma's toevertrouwd worden.

Georges Washington Goethals was de zoon van Vlaamse emigranten uit Roeselare, die zich in 1848 in Brooklyn vestigden en waar hij 10 jaar later geboren werd.

De familie Goethals had het niet breed en George moest het stellen met een bescheiden opvoeding aan het City College van New-York als jobstudent. Hij slaagde het ingangsexamen aan de militaire academy van West Point waar hij zich onderscheidde als één van de meest begaafde studenten en het brevet van burgerlijk ingenieur behaalde. Gedurende zijn loopbaan nam hij deel aan de verbetering van talrijke rivieren en havens en ontwierp een sluis met een verval van 21 voet om uiteindelijk als professor te West Point en op de generale staf te dienen.

Hij was zeer groot van gestalte, had een zeer teruggetrokken karakter en leidde een streng leven.

Hij had een diepe indruk gemaakt op minister Taft, die hem bij Roosevelt aanbeval om de bouw van het Panama kanaal over te nemen.

Na de voltooiing werd hij gouverneur van de kanaalzone om aan de 1ste wereldoorlog deel te nemen als « quartermaster general ».

### G.W. GOETHALS



*George W. Goethals*

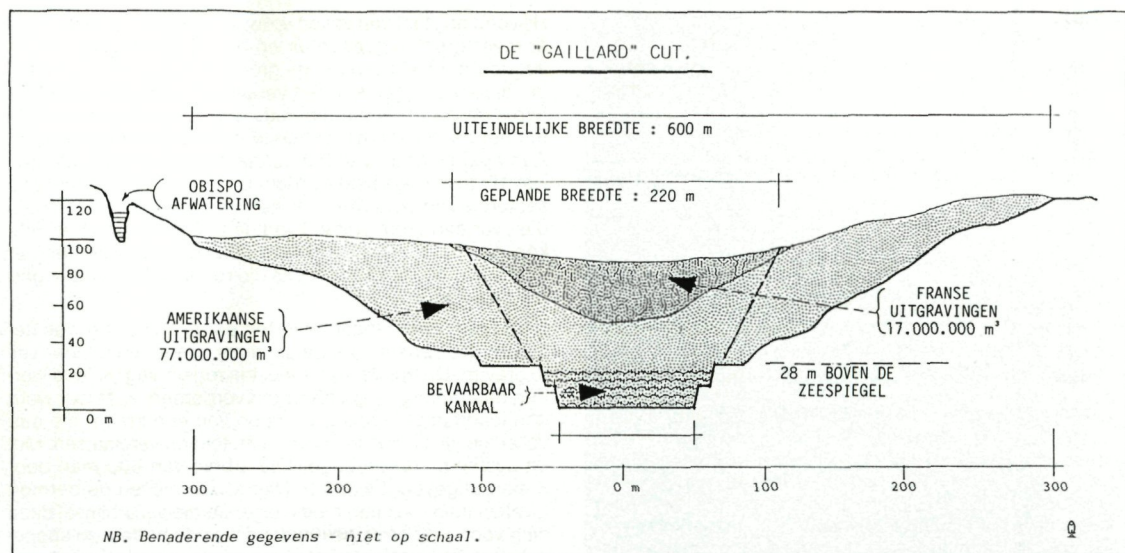
Hij vond de staat van zaken volledig naar zijn zin maar hield er meer grootse gedachten op na. Hij stelde plannen op voor dubbele sluizen die de grootste schepen van die tijd in beide richtingen konden versassen. De sluis van Miraflores moest meer binnenlands gebouwd worden om buiten het bereik van de zwaarste marineartillerie te liggen. Aan beide einden van het kanaal moesten kustbatterijen van 16 duim opgesteld worden. De ganse werf werd in drie sectoren verdeeld, elk met een ingenieur aan het hoofd die over een grote vrijheid van handelen konden beschikken. Lt. Kol. D. Gaillard kreeg de zwaarste brok met het uitgraven van de Culebra-pas die reeds voor zoveel ergernis gezorgd had.

De taluds bleven maar instorten en de oplossing was deze van de Fransen, door altijd maar breder en minder stijl te graven. De reïnsporten moesten regelmatig verlegd worden naargelang de graafwerken vorderden. Hiervoor werd een locomotief ingezet, voorzien van een kraan, die een volledige sectie spoorlijn over 3 meter kon verplaatsen. Met dit systeem kon de dagelijkse arbeid van 600 man door 6 man uitgevoerd worden. Niet alleen bleven de bermenvallen maar ook een meest eigenaardig verschijnsel deed zich voor: op sommige plaatsen was de bodem zo sponsachtig dat met de vermindering van het gewicht op het centrale gedeelte en met de neerwaartse druk van de taluds, de bodem begon te rijzen. Dit hooftverschil beliep soms 1 meter in 6 minuten, en was nogmaals een reden om minder stijl te graven. Uiteindelijk werd de breedte op de bodem op 100 m. gebracht en aan de bovenkant op 600 m. Gedurende het regenseizoen liep de « cut » vol water. Hier kon aan verholpen worden door gelijklopende kanalen te graven om de hoofdgriacht leeg te pompen. Tijdens het mid-dagmaal kwamen de dynamietploegen aan de beurt. Een luchtslang van 45 km lang zorgde voor de drijfkracht om de gaten te boren. Daar het dynamiet meestal onstabiel was geworden door de vochtigheid en de warmte, waren voortijdige ontploffingen een dagelijks gebeuren. Velen moesten het met hun leven bekopen. In het geheel werden 30.000 ton explosieven gebruikt. Toen de bermeneindelijk gestabiliseerd waren, werden aan elke kant 68 stoomschoppen op 7 verschillende niveaus ingezet en er konden soms 160 treinstellen per dag geteld worden om het stort af te voeren. De statistieken toonden aan dat de uitgraving van de Culebra pas 94 miljoen kubiek beliep waarvan 77 miljoen door de Amerikanen en 17 door de Fransen. De stort werd aangewend om de Gatundam en de zee-arm aan de zuidkust te bouwen. En zo ging het werk onverpoosd verder tot de overwinning behaald werd. Vanaf het begin werd de « cut » langs beide uiteinden aangevat en op 13 mei 1913 kwamen te midden van uitbundig gejuich en wild getoeter twee treinen neus aan neus te staan.

De « Culebra cut » werd tot « Gaillard cut » herdoopt ter ere van de moedige constructeur. Hij zou echter niet lang van zijn triomf kunnen genieten wat kort daarop stierf hij aan een hersentumor.

De rest was bijschaafwerk maar het bouwen van de sluisen was ook een titanenonderneming. De holle sluisdeuren werden opgevat zoals waterdichte scheepsrompen en uit geklonken staal vervaardigd. Zij zijn dus bijzonder licht in het water en eisen slechts een motor van 40 PK om gemanoeuvreerd te worden. De sluisgeulen werden volledig uit gewapend beton gemaakt en eisten 1 miljoen kubieke meter beton per sluis. Een centrale mengelaar zorgde voor het beton en na de bekisting werd het door middel van een eindeloos kabelspoor op de goede plaats gegoten. Om de sluisen te vullen en op niveau te houden werden reusachtige tunnels van 6 m. doormeter aangelegd, die het water van het Gatunmeer moesten aanvoeren. De meeste van deze technieken waren nieuw en ter plaatse ontworpen.





En zo kwam het einde in het zicht.

Op 18 oktober 1913 deed de nieuwe president, Thomas Woodrow Wilson, vanaf het Witte huis de veiligheidsdammen elektrisch springen en het kanaal was klaar. De inlanders wilden eerst niet geloven dat hun dorpen van de kaart zouden geveegd worden en weigerden te verhuizen, maar wanneer het water hun hutten begonnen binnen te dringen moesten zij wel toegeven.

Alle energie nodig om het kanaal te bouwen was geleverd door de stoommachines. Maar eens de bouw beëindigd nam de electriciteit het over en de stoom verdween. Alle krachtbronnen en controleapparatuur zijn elektrisch en werd vervaardigd door de kleine firma General Electric

Company, die door haar contracten met de ICC tot een van de grootsten ter wereld zou uitgroeien.

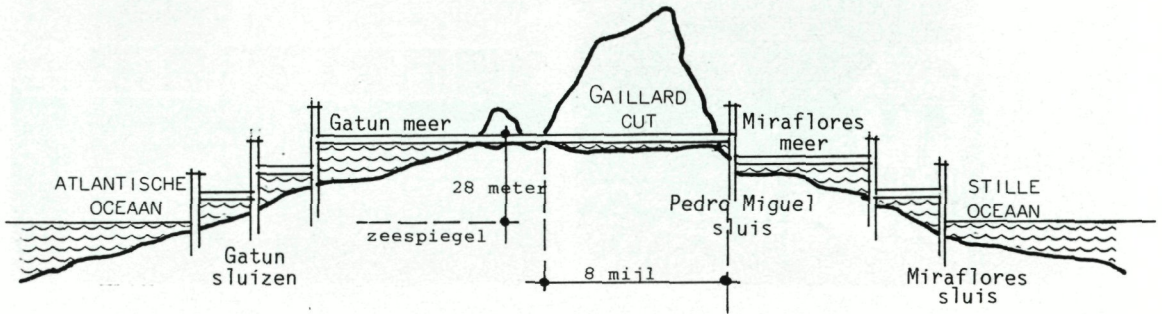
Een zeer nuttig gebruik werd gemaakt van de zwaartekracht. De waterspiegels van de hoogste sluizen werden gepland op het niveau van het Gatunmeer. Door enkele kranten te openen, vullen de sluizen zich op en na het versassen loopt het water naar de lager gelegen sluis en eventueel naar zee. Er gaat dus heel wat water verloren en het peil van het meer moest zorgvuldig in het oog gehouden worden. Het oerwoud zorgt echter voor een regelende werking, zoals een spons, door het water in reserve te houden en bij overlast stroomt het water via de Gatundam naar zee. De gevaren verbonden aan het manoeuvreren met

**Zicht op de «Culabra Cut», in het midden één van de meest ernstige instortingen, de «Cucaracha Slide» genaamd.**  
**Inzet: Lt. Col. D. Gaillard.**





## PROFIEL VAN HET KANAAL



\* Niet op schaal - benaderende gegevens.

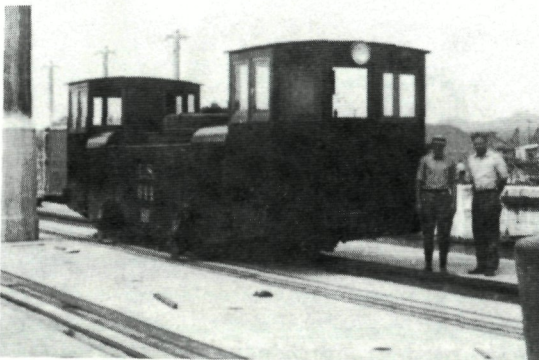


schepen in sluizen werd op een zeer vernuftige manier ontlopen. Op beide kaden lopen elektrische treintjes evenwijdig aan de muren, die aan het schip staaldraden aangeven en door middel van automatische spanningslieren het schip in het midden van de vaargeul houden. Het schip vaart dan op eigen kracht zonder het roer te gebruiken. Later zou de scheepsbouw zich aanpassen door de maximum lengte en breedte volledig uit te baten. Zij werden bekend onder de naam Panamaxschepen.

Beloodsing werd natuurlijk verplicht gemaakt. In alle landen ter wereld is de loods een technisch raadgever maar op het Panamakanaal neemt hij het bevel over van het schip, wat de manoeuvres betreft, ook voor oorlogsbodems. Aan elke sluis bevindt zich een controletoren van waaruit alle operaties centraal gecoördineerd worden en waar een miniatuursluis opgesteld staat met werkende deuren en waterpeilen. Alles wat buiten gebeurt wordt hier nagebootst en een minimum aan personeel is vereist om al de operaties te volgen. Het versassen verloopt bijzonder snel en soepel en in 15 minuten wordt een schip 30 meter gelicht of gezakt.

Eens over de waterscheiding verloopt de operatie in tegenovergestelde richting. De gemiddelde transittijd van kust tot kust belooft dan maar ook 9 uur. Schepen met vuile bodems die tijd hebben, blijven soms enkele dagen ten anker liggen in het zoetwater van het Gatunmeer. De «krabbekokers» sterven hierdoor af en een droogdokperiode kan hiermede uitgespaard worden. Goethals had dank zijn vernuft, zijn doorzettingsvermogen en zijn orga-

**Eén van de eerste sleeplocomotieven, «mules» genaamd.**



nistiegeest, de strijd gewonnen. Elk lid van de organisatie had elke morgen te horen gekregen wat hem te doen stond, waar hij moest werken en met welke werktuigen en hoe lang het in beslag mocht nemen. Alles werd eerst bestudeerd en niets werd aan het toeval overgelaten. Het leven in de zone was geuniformiseerd en geregimenteerd tot zelfs de personaliteit van de mens. Het was een socialisme à la lettre, die men best kan vergelijken met de «Animal Farm» van George Orwell.

De Amerikanen hadden er ook voor gezorgd dat hun rasdiscriminatie naar de kanaalzone geëxporteerd werd. De blanken werden betaald met gouden dollars en de kleurlingen met lokale zilveren munt. De voorwaarden waren bijzonder goed voor die tijd, één dollar per dag voor 10 uur arbeid was het minimumloon. Een bureaubediende verdiende 100 dollar per maand, een ingenieur 250 maar de meest prestigieuze job was deze van stoomschopbediende met 310 dollar per maand.

Het sociale leven was georganiseerd zoals het Amerikaanse leger het nu kent met cafetaria's, sportverenigingen, concerten, dansavonden en een wekelijkse krant de «Canal Record». Voor de blanken en hun gezinnen waren er comfortabele huizen of appartementen voorzien naargelang hun graad. Voor de kleurlingen was er ook behuizing, zij mochten in de overgebleven krotten of in afgedankte spoorwegwagons hokken. De medische verzorging was gratis en zonder rassenonderscheid maar de ziekenzalen en scholen waren gesegreerd. Iedereen had toegang tot de «duty free» coöperatieven. Zelfs de breeddenkende en progressieve Y.M.C.A. weigerde de zwarten in haar club. Maar de sukkelaars waren de soldaten van het garnizoen.

Zij maakten geen deel uit van de kanaalorganisatie en alle faciliteiten werden hen ontnegd. Met hun 18 dollar per maand waren alleen de kroegen en bordelen van Colon en Panama City voor hen weggelegd. Velen onder hen gingen ten andere voor de I.C.C. werken bij het verstrijken van hun contract. Dit alles had de onderneming zeer populair gemaakt en in de V.S. dongen de best geschoolden zich voor een baan. In 1913 waren er 50.000 werknemers aanwezig waaronder slechts 5000 blanken en de rest handlangers uit de eilanden ingevoerd. Natuurlijk was dit niet allemaal het exclusieve werk van Goethals geweest, het werd door de jaren heen zorgvuldig en proefondervindelijk opgebouwd maar Goethals dreef het op tot een hoge top. Zoals ten tijde van de Fransen was de bouw een zaak van nationaal prestige geworden. Het kanaal was tegen zijn voltooiing een attractie geworden en duizenden toeristen stroomden toe.





De behuizing in 1904 en 1909.

De zwarte kant zou echter de erfenis van het dodencijfer blijven. Niet tegenstaande een hard doorgedreven efficiëntcy had de onderneming 25.000 mensenlevens gekost waarvan 20.000 voor Franse en 5.000 voor Amerikaanse rekening.

Van die 5.000 waren 4.250 zwarten.

Het doel had de middelen geheiligd.

Om het kanaal en zijn geschiedenis te beschrijven kunnen alleen maar superlatieven gebruikt worden. Alles was het grootste, het meeste en het geweldigste in de wereld; kortom het was typisch Amerikaans.

De inhuldiging moest natuurlijk met die reputatie rekening houden en voorzag de grootste vlootparade aller tijden.

Maar in 1914 brak de eerste wereldoorlog uit in Europa en alle interesse voor de «biggest in the world» verwaterde. Het eerste schip om te transiteren was de Amerikaanse cargo Ancon. Roosevelt zou het afgewerkt kanaal nooit bezoeken, in 1909 was zijn termijn beëindigd.

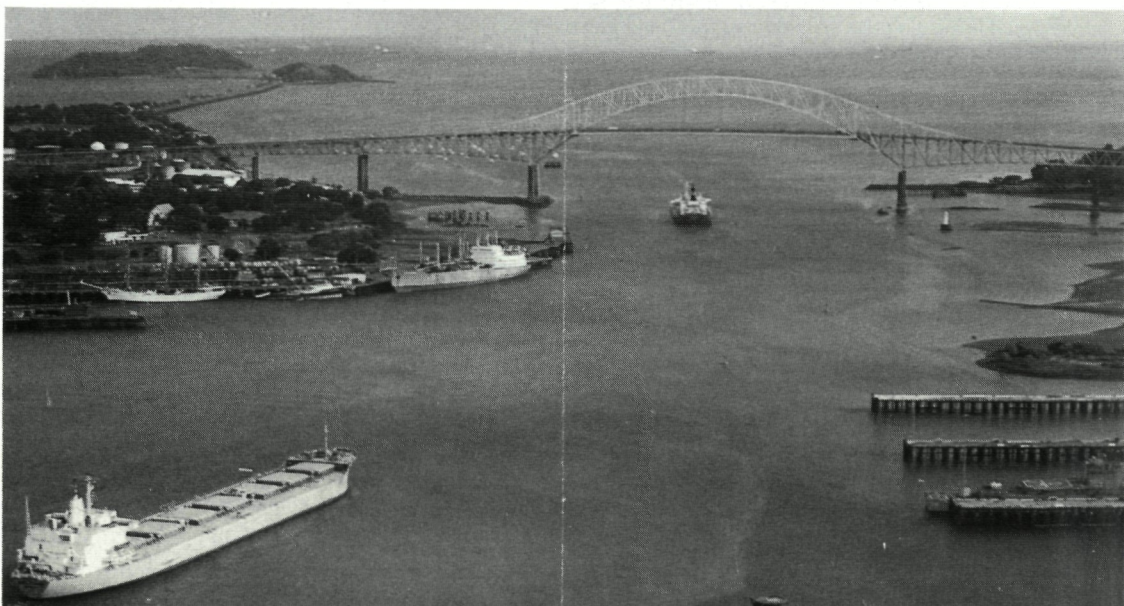
Met de opening van het kanaal kwam een complexe administratie in werking, die een constante evolutie gekend

heeft. Het gouverneurschap werd terug ingevoerd met G. Goethals als eerste titularis en sedertdien altijd toevertrouwd aan de commandant van het garnizoen, die alle burgerlijke macht in handen heeft. De militaire tegenwoordigheid is bijzonder groot en de hele istmus is uitgebouwd tot een moderne modelstaat die ook een grote toeristische toeloop kent.

De ICC werd herdoopt tot Panama Canal Commission (PCC) en werkt als een regie, dus zonder subsidies van de Amerikaanse staat. Alle winsten en onkosten zijn voor rekening van de PCC die tol heft op de tonnenmaat van de transiterende schepen. Deze beloopt 1,83\$ per ton voor geladen schepen en 1,46\$ voor schepen in ballast. De hoogste tol van 99.865,10\$ werd in 1987 betaald door het ss Marina Ace. Van de jaarlijkse 70 miljoen dollar omzet komt slechts 2,5 miljoen ten goede aan de Panamese staat.

De start van het kanaal verliep echter niet zo best. Met de 1ste wereldoorlog in Europa werd de waterweg minder noodzakelijk en het was slechts na de oorlog dat het kanaal tot zijn recht zou komen. In 1892 deed de grootste catastrofie zich voor. De «Gaillard cut» stortte nogmaals

#### De brug te Balbao

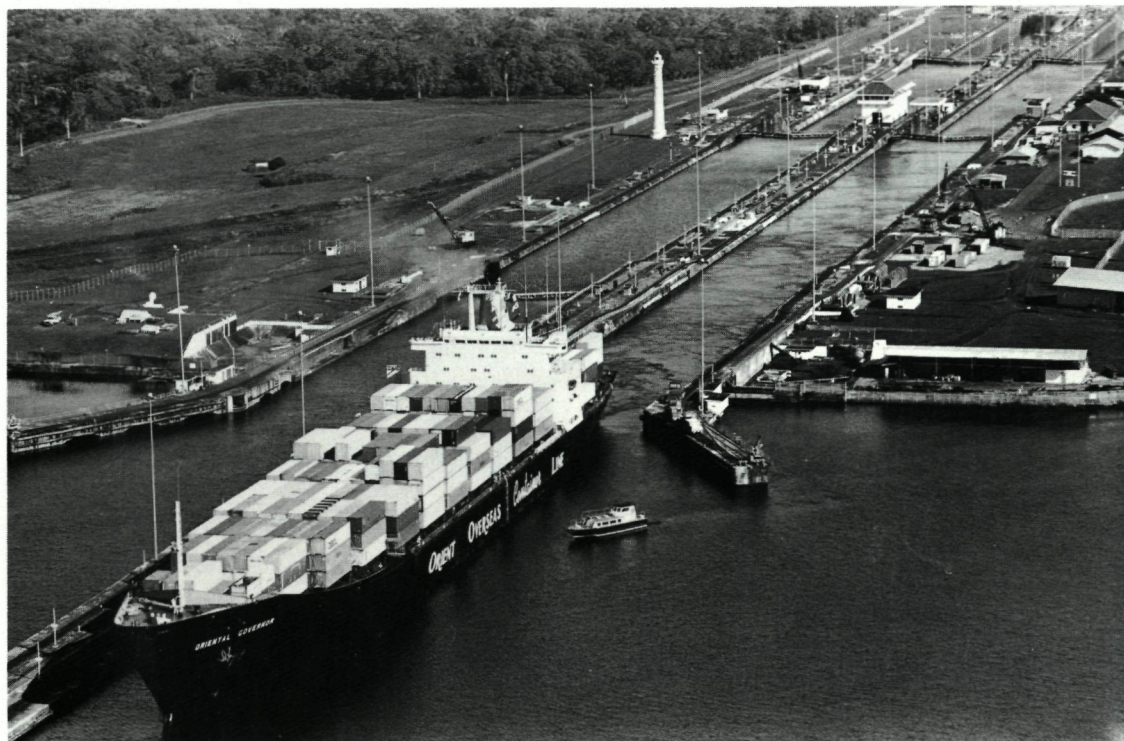






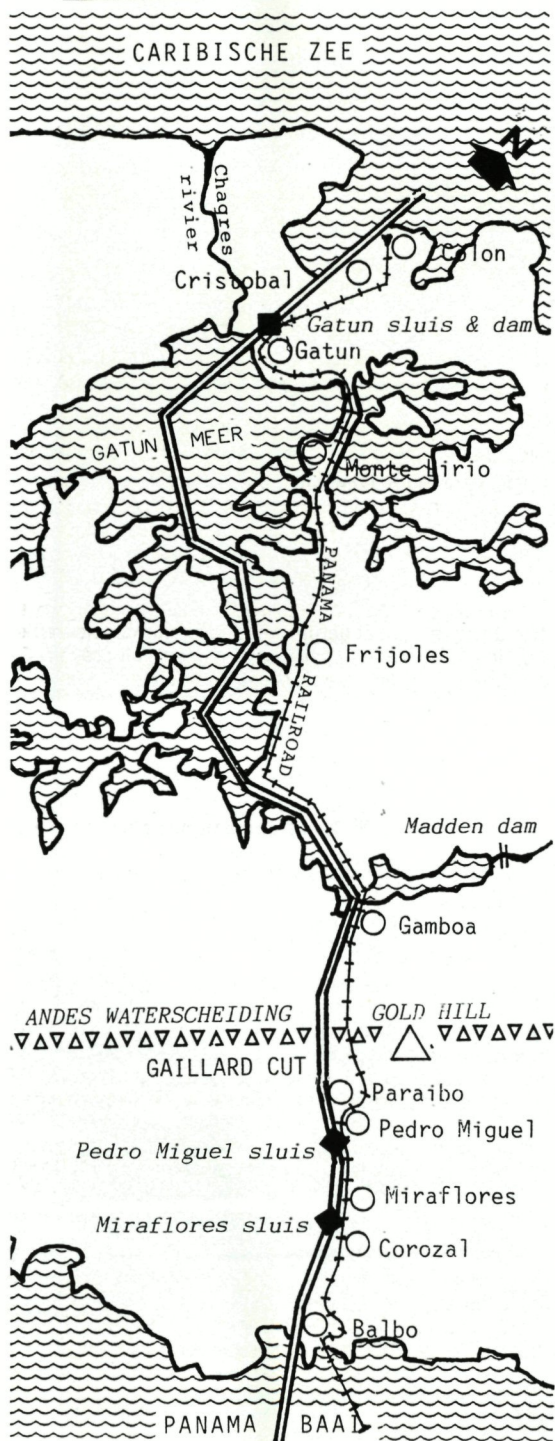
▲ In de «Gaillard Cut».

▼ Een Panamax in de Gatun sluis.





## HET PANAMA KANAAL



in en het duurde 7 maanden om de vaarweg te klaren. Het oerwoud zorgt niet alleen voor een constant waterniveau maar ook voor de aanvoer van slib met het gevolg dat het titanenwerk met baggeren ononderbroken moest voortgezet worden. Daar het kanaal het land in twee snijdt werd te Balboa een brug gebouwd en de havens van Colon en

Panama City werden sterk uitgebreid. Met de ontwikkeling van het militaire vliegwezen werden de kustbatterijen na de 2e wereldoorlog afgebroken. In de jaren 40 hadden de Duitsers een vlottende kraan van 250 ton gebouwd om kustonderzeeboten aan wal te zetten die door de VS ingepikt werd, als oorlogsschade, en aan de PCC geschonken. In 1945 legde dit monster aan te Antwerpen alvorens de overtocht te wagen.

De Colombiaanse staat was natuurlijk nooit gelukkig geweest met de afscheiding van Panama en de bouw van het kanaal, waardoor de oost- van de westkust afgesneden werd. Colombia heeft dus altijd vijandig tegen deze situatie gestaan en weigerde Panama te erkennen. Met een potentiële vijand zo dicht bij huis waren de Amerikanen ook niet erg tevreden. In 1892 zouden de VS, door middel van de almachtige dollar, de zaken recht trekken. Voor 25 miljoen \$ erkende Colombia de staat Panama en verkreeg het recht het kanaal te gebruiken en zelfs om troepen en munitie ter verschepen.

Ook Panama heeft zich de ganse tijd benadeeld gevoeld en de relaties met de VS nooit rooskleurig geweest. Hier kon in een zekere mate aan verholpen worden door Panama meer en meer te betrekken in de uitbating van het kanaal. In 1979 werd de spoorlijn overgedragen en van de 7.500 bedienden nu in dienst zijn er 83% van de jobs in handen van Panamezen. In 1978 sloot Jimmy Carter een overeenkomst af waardoor tegen einde 1999 de kanaalzone volledig zal afstaan worden. Waaraan is deze Amerikaanse vrijgevigheid toe te schrijven? Het kanaal is gewoonweg te klein geworden en de grote zeeschepen varen terug rond de kaap. Ook zijn de Amerikaanse «carriers» te groot om te transiteren en de USN heeft dan ook verkozen twee afzonderlijke oceanamarines te bouwen wat het strategische belang van het kanaal sterk heeft doen verminderen. Maar kan Panama het aan, deze modelorganisatie over te nemen? Technisch en administratief wel maar het is op politiek gebied een onstabiele staat die niet over de nodige discipline schijnt te beschikken. Reeds grote gebieden werden prijsgegeven om ontbost te worden wat de watertoevoer ernstig in het gedrang heeft gebracht en indien Panama niet wakker wordt zou het wel eens de kip kunnen doden die de gouden eieren legt.



### Bronnen.

- The Path between the Seas door David Mc. Cullough. Simon and Schuster. NY.
- The Lake Nicaragua Naval Base Scheme door LCDR David H. Wicks USNR. US Naval Institute Proceedings Aug. 1980.
- The Canal in the Jungle. BBC uitzending.
- Historia No. 98. Les Etats Unis explosent & déjà Cuba: la splendide petite Guerre, door Jacques Chastenot de Castaing.
- Tournants de l'Histoire. Une Français apporte Panama aux Américains door Paul Marie de la Gorce.
- Canal Record. 75th Anniversary 1989.
- Goethals et son canal, door Pierre Carbonel.
- Encyclopedia Britannica.
- Newsweek verschillende uitgaven.
- Interviews ter plaatse afgenomen.
- Documentatie ter hand gesteld door de PCC.
- Foto's ter hand gesteld door de PCC.
- Tekeningen door de Heer Jo Vanobergen.



# QUEL AVENIR POUR LE CANAL DE PANAMA ?

Par J.M. de Decker

Panama a eu, il y a quelques semaines, les honneurs de l'actualité. A l'occasion de l'opération « Juste Cause » lancée par les Etats-Unis pour s'emparer du tout puissant dictateur, qui narguait la Maison Blanche et se définissait orgueilleusement comme le « leader du nationalisme anti-gringo », Manuel Noriega. Le « Leader Maximo » n'est plus, aujourd'hui, qu'un numéro matricule dans une prison américaine de haute sécurité.

Les américains avaient craint que Noriega, aux abois, ne sabote le canal de Panama en faisant sauter digues et écluses avant d'être capturé. Heureusement, il n'en a rien été. Quinze minutes avant l'intervention des troupes américaines, les autorités du canal avaient fermé celui-ci à toute circulation, bloquant plusieurs dizaines de navires au large de Panama City, dont coût pour chacun d'eux de 10 à 30.000 dollars par jour d'attente. Depuis début janvier, les opérations de transit ont repris et la situation est redevenue normale.

Une « normale » qui, à long terme, ne laisse présager rien de bon car la situation économique du canal, incertaine pour le moment, ne semble pas devoir s'améliorer beaucoup au fil des ans.

## L'homme de Suez.

C'est en 1880 que, fort de son succès à Suez, Ferdinand de Lesseps entreprit le percement de l'isthme de Panama en vue d'y construire un canal reliant les océans Atlantique et Pacifique. L'idée n'était pas neuve. En 1523 déjà, Charles-Quint avait ordonné à Antonio de Sotomayor et Francisco Lopez d'entamer une étude pour le percement d'un tel canal. Sans résultat. Les techniques de l'époque ne permettaient pas de surmonter les difficultés de l'entreprise.

Comme à Suez, de Lesseps s'était arrêté à la solution d'un canal à niveau, bien que celle-ci, vu l'altitude des plissements formant l'ossature de l'isthme, dût entraîner l'enlèvement d'une masse énorme de déblais.

Dès le mois de juillet 1879, Lesseps avait constitué la compagnie universelle de Panama et, un mois plus tard, émit 800.000 actions de F 500 qui devaient rapporter aux actionnaires un intérêt annuel de 5% et des dividendes de 11,5% dès les premières années d'exploitation du canal. Déception. Déconseillée aux guichets des banques, qui n'avaient pas été associées à l'opération, 30 millions seulement sont souscrits au lieu de 400 espérés.

Mais, bien qu'âge de 64 ans, Lesseps n'est pas homme à se laisser décourager. Il a compris la leçon. Sans le concours des grands établissements de crédit et l'appui de la presse, la Compagnie de Panama n'a, dans le climat affairiste de l'époque, aucune chance de réussir. Il faut les payer et les bien payer. Ainsi, dès ses premiers pas, Panama s'engage dans une voie qui lui sera fatale.

Une intense publicité précède donc la nouvelle émission d'actions le décembre 1880 portant sur un total de 300 millions et celle-ci est rapidement couverte. Plus de 73 millions d'argent frais (le quart immédiatement exigible des actions souscrites) rentrent dans les caisses de la Compagnie.

Mais, pour faire face au total de ses frais, celle-ci a déboursé 46 millions, dont plus de 30 millions sont allés aux banques et plus d'un million à la presse. N'importe, avec ce capital. Lesseps peut maintenant constituer définitivement sa Compagnie et aller de l'avant.

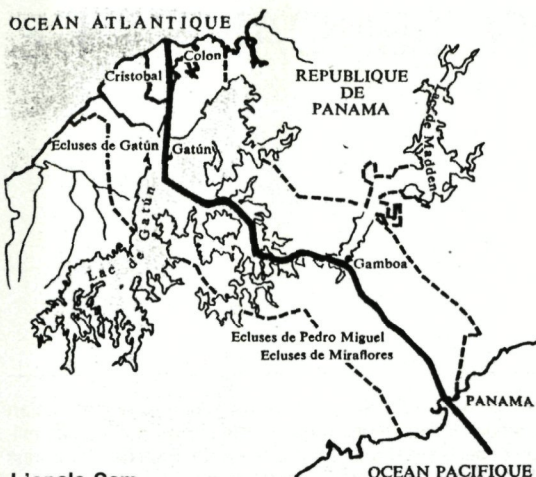
Il n'ira pas loin, car, très vite, les difficultés de la construction du canal sont apparues beaucoup plus considérables que les études préliminaires ne l'avaient fait prévoir. On avait calculé qu'il faudrait extraire 73 millions de mètres cubes de terre ; en réalité, c'est plus de 300 millions de mètres cubes qu'exigera finalement le percement du canal.

On se félicitait du terrain mou ; mais ce sont de véritables déluges qui s'abattent six mois de l'année sur la zone du canal, provoquant les crues brutales du fleuve Chagres et de continuels éboulements de terrain sur les pentes des collines de la Culebra, enlisant le matériel, paralysant la main d'œuvre. Main d'œuvre locale (des Indiens d'abord, des esclaves noirs des Antilles ensuite) instable, médiocre, qu'il faut payer très cher et dont le rendement n'atteint pas le quart de ce qu'on obtiendrait en Europe.

Dans ce milieu pourri, les ingénieurs mouraient comme des mouches, décimés par le paludisme et la fièvre jaune. En novembre 1881, un mois après leur arrivée, sur trente ingénieurs venus de France treize étaient morts. En 1882, les entrepreneurs belges Couvreur et Hersent décident d'arrêter les frais et résilient leur contrat à l'amiable. Sollicitées, d'autres grandes firmes se dérobent, obligeant la compagnie à assumer elle-même la conduite des travaux et à répartir les tâches entre de nombreuses petites entreprises. Ce qui va accroître considérablement le coût de l'ensemble.

Il faut de l'argent, toujours plus d'argent. Outre un emprunt pour racheter 91 millions la ligne de chemin de fer « Panama Railroad Company », dont on s'était aperçu un peu tard qu'elle était propriétaire de la zone où devait passer le canal, on ne compte pas moins de six émissions obligataires de Panama entre 1882 et début 1888. Lesseps faisait front de toutes parts. Tous les moyens lui étaient bons pour parvenir à son but : achat de journaux et de journalistes, voire de députés et même de ministres. Jusqu'au jour où le scandale éclata. La corruption de la Compagnie apparut en plein jour. C'était le krach. Et la faillite. La mort dans l'âme, Lesseps dut télégraphier à Panama l'ordre d'arrêter les travaux et de licencier les 15.000 ouvriers encore en activité.





### L'oncle Sam

L'entreprise fut reprise en 1903 et menée à terme par les Etats-Unis. En conclusion des études préparatoires réalisées par les ingénieurs américains, le tracé de la compagnie française fut maintenu dans ses grandes lignes, mais le principe du canal à écluses fut substitué à celui du canal à niveau.

La première opération fut d'ordre diplomatique. La République de Colombie, dont le territoire comprenait l'isthme de Panama, ayant manifesté une certaine opposition au percement du canal par les Etats-Unis, ceux-ci suscitèrent une révolte des habitants de l'isthme, dont ils reconnurent l'indépendance. Ainsi fut créée, en 1903, la République de Panama. Sur le territoire de celle-ci fut délimitée une zone, dite zone du canal, s'étendant sur une largeur de 8 kilomètres de chaque côté du tracé de celui-ci, et dont la propriété fut remise aux Etats-Unis.

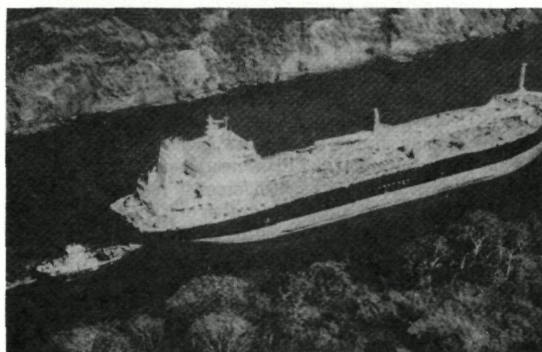
Les travaux furent commencés, en 1904, sous la direction d'un ingénieur du génie militaire (d'origine belge), le colonel Goethals. Ils s'accompagnèrent de l'exécution d'un vaste plan d'assainissement (lutte contre les moustiques porteurs du paludisme, création de dispensaires et d'hôpitaux...) qui fut l'un des facteurs primordiaux du succès. Les plus grosses difficultés furent trouvées à la Culebra, dont la fameuse tranchée nécessita l'enlèvement d'un volume de déblais dépassant très largement toutes les prévisions. Les machines piétinèrent sur les seuils les plus résistants, mais la puissance des moyens techniques et financiers mis en oeuvre finit par avoir raison de tous les obstacles. A l'ouverture du canal, en 1914, les Etats-Unis avaient dépensé 380 millions de dollars-or.

Le canal est un long couloir d'eau mi-saline, mi-douce d'une longueur de 81 kilomètres en y comprenant les deux chenaux d'accès : 7 kilomètres du côté de la mer des Antilles, 5 kilomètres du côté du Pacifique. A ses extrémités sur chacune de ces mers, deux ports ont été créés : Cristobal et Balboa. Sa largeur moyenne est de 152 mètres et sa profondeur de 13 mètres.

Les navires partis de Cristobal en mer des Caraïbes s'élèvent à 11 kilomètres de là dans les trois écluses doubles de Gatun, à une altitude de 26 mètres au dessus du niveau de la mer. Il suivent un chenal de 28 kilomètres dans l'immense lac artificiel de Gatun, un des plus vastes du monde, formé par un barrage au travers du Rio Chagres. A Pedro-Miguel, une écluse double les abaisse de 10 mètres au niveau du petit lac de Miraflores. Après la traversée de celui-ci, deux écluses doubles doivent encore être franchies pour se retrouver, 16 mètres environ plus bas, au niveau du Pacifique qui se trouve à 6 kilomètres de là.

Les écluses sont longues de 3 kilomètres environ et large de 300 mètres. Les manoeuvres d'éclusement se font dans des conditions uniques au monde de rapidité et de précision. Le navire effectue ses déplacements dans les sas sous la remorque de six tracteurs électriques à crémaillère, trois de chaque bord, les « mules ». La durée totale du passage du sas n'excède pas une quinzaine de minutes. La traversée de l'isthme prend huit heures, dont 2 heures quinze pour franchir les écluses.

Seulement 5 p.c. du trafic maritime mondial emprunte le canal, mais celui-ci présente une importance commerciale considérable pour les trois Amériques. Le rythme annuel des passages est de 14.000 navires environ. Jusqu'en 1950, les échanges interocéaniques de Panama s'équilibraient à peu près en poids, mais depuis cette date le tonnage des marchandises transportées est plus élevé dans le sens Atlantique-Pacifique que dans le sens opposé. Assez curieusement, 85 p.c. des navires empruntant le canal ne sont pas américains. Les armateurs norvégiens et libériens l'utilisent davantage que les Etats-Unis à qui il appartient pour dix années encore. Le commerce entre la côte Est des U.S.A. et l'Asie représente toutefois 40 p.c. du trafic total du canal.



Que représente le canal pour la République de Panama, pays créé pour permettre sa construction ? Tout d'abord, près de 30% du commerce extérieur panaméen emprunte la voie d'eau. Le pays tire 25% de ses revenus commerciaux des opérations du canal, ce qui représente 15% de son P.N.B. Si les 2,5 millions de dollars l'an que lui verse actuellement Washington sous forme de droits paraissent peu de choses il ne faut pas oublier que lors de l'aménagement de l'ouvrage, les Américains ont éliminé de la zone deux plaies qui avaient décimé jadis des milliers de vies humaines : la fièvre jaune et la malaria. Les travailleurs panaméens du canal, en outre, touchent en moyenne 150 million de dollars par an et les 15.000 soldats américains et leurs familles stationnés là-bas y dépensent chaque année quelque 200 millions de dollars.

### Et demain ?

Dans dix ans, la propriété du canal sera transférée à la République du Panama et le seul drapeau panaméen flottera sur les mâts dressés le long du parcours. De « propriétaires à perpétuité » qu'ils étaient devenus, en 1903, d'une zone de 16 kilomètres de large de territoire panaméen, dans laquelle le canal a été creusé, les Etats-Unis ne seront plus que les garants de sa neutralité en vertu des accords Carter-Torrijos de 1977.

La République de Panama aura alors à faire face par ses propres moyens à la myriade de problèmes que pose le maintien en état et l'exploitation de cette voie d'eau par et pour laquelle elle vit. Beaucoup, dans le pays, voient l'an 2000 comme le début d'une nouvelle période dorée. Les membres de l'actuelle Commission du Canal ne





**Patrouille américaine dans la zone du canal**

partagent pas cet optimisme. Car les temps où le canal était encombré en permanence sont révolus, il ne travaille plus aujourd'hui qu'aux deux-tiers de sa capacité.

C'est que les techniques et les lois de l'économie ont évolué. Les convois ferroviaires capables de transporter sur deux niveaux des conteneurs maritimes se multiplient le long de la côte Est des Etats-Unis. Les nouveaux navires de gros tonnage, transporteurs en vrac de charbon et de pétrole, que leur gabarit empêche d'emprunter le canal, ne manquent pas de clients. Le transport de voitures qui assurait, il y a quelques années encore, un cinquième des revenus du canal est en diminution constante depuis que les japonais, premiers exportateurs mondiaux de voitures, les construisent en de plus en plus grand nombre dans les usines qu'ils ont monté aux Etats-Unis ou les expédient

par route ou par rail vers la côte Est de ce pays.

A cela s'ajoute le fait que la bureaucratie pléthorique du canal ne fait rien pour le rendre plus compétitif et que le personnel spécialisé qui en assure l'exploitation et qui atteint la limite d'âge n'arrive pas à être remplacé, faute de candidats compétents.

Depuis trois années consécutives, déjà, le canal perd de l'argent. Déficit pour l'année 1989: 7,6 millions de dollars. Et on ne voit pas comment dans un avenir proche, la tendance pourrait s'inverser. Mais rien n'est jamais définitif dans ce bas monde.

Alors, quel avenir pour le canal de Panama? De nouvelles années d'or ou une lente décadence? Affaire à suivre.  
J.M. de Decker.



## **AUTO-COLLANTE FORCE NAVALE**

Merveilleuse vignette, en or, noir, rouge et blanc, avec les grandes armoires de la F.N. Pour votre voiture, votre sac, votre valise, etc.  
Format réel 8 x 9 cm.  
Maintenant en vente chez Neptunus pour seulement 25 F + 14 frais de port.



## **ZEEMACHT ZELFKLEVER**

Prachtige zelfklever, in goud, zwart, rood en wit, met het groot wapen van de Zeemacht. Voor op uw wagen, uw tas, valies, enz. Werkelijk formaat 8 x 9 cm. Nu verkrijgbaar bij Neptunus voor slechts 25 fr. + 14 fr. portkosten.



C.D.S.C.A.



## DE CENTRALE DIENST VOOR SOCIALE EN CULTURELE AKTIE

Ten behoeve van de leden van de militaire gemeenschap



WINKELS IN DE BRD  
HUISVESTING IN BELGIE  
FILM - VIDEO - LEKTUUR - SPORT  
ONTHAALMOEDERS - AUTORIJSCHOOL  
VAKANTIES IN BINNEN EN BUITENLAND



C.D.S.C.A.

LEUVENSESTEENWEG 392

1030 BRUSSEL

Voor alle verdere informatie kunt U terecht bij de dienst Public Relations :



Burger : 02/739.02.05

Telefax : 02/739.02.29

Militair : 3687 toest. 205

Telex : 22896

O.C.A.S.C.



## L'OFFICE CENTRAL D'ACTION SOCIALE ET CULTURELLE

Au service des membres de la communauté militaire



MAGASINS EN RFA  
LOGEMENT EN BELGIQUE  
GARDIENNES - AUTO-ECOLE  
CINEMA - VIDEO - LECTURE - SPORT  
VACANCES EN BELGIQUE ET A L'ETRANGER



O.C.A.S.C.

CHAUSSÉE DE LOUVAIN 392

1030 BRUXELLES

Pour toute information s'adresser au bureau relations publiques :



Civil : 02/739.02.05

Téléfax : 02/739.02.29

Militaire : 3687 ext. 205

Télex : 22896

## AUX AMATEURS DE VIANDE D'AGNEAU DE QUALITE

pourquoi ne mettriez-vous pas un agneau  
directement de nos pâturages dans votre congélateur ?

Vous serez les bienvenus chez la S.A. ARDENNE-AGRO  
pour une visite en famille.

Vous pourrez ainsi choisir dès maintenant parmi nos nouveaux-nés  
et réserver votre agneau pour livraison en automne,  
soit agneau de boucherie  
soit pure race d'élevage Bleu du Maine.

\*\*\*

L'exploitation est située au village de Traimont, route N825,  
à 10 minutes de la sortie 27, E411.

Téléphonez-nous au 063/60 00 57  
et vous serez reçus «Navy-style».



## DE R.M.T. IN 1989

Door Henri ROGIE

Het dienstjaar 1989 was voor de RMT het vierde samenwerkingsjaars met een Britse partner, eerst Townsend-Thoresen, dan P & O European Ferries. Zeggen we onmiddellijk dat dit laatste jaar een verdere regressie van de toeristische trafiek kende en de cijfers naar een absoluut dieptepunt daalden. Alleen de ro/ro-trafiek kende in 1989 enige vooruitgang, maar ruimer gezien volgt deze trafiek niet de algemene trend die kenmerkend is voor de meeste Kanaalroutes.

Volgende tabel brengt het overzicht van deze langzame degradatie. Na het topjaar 1977 kende de passagierstrafiek nog een piek in 1980 met de blokkade van de Franse veerhavens. De poolvorming met T.T., later P & O, ging vanaf 1986 de terugloop vlug versnellen. De « boom » van 1988 was het uitzonderlijk gevolg van de stakingen op de autonome Kanaaldiensten van P & O Ferries. Nadien bleef de trafiek verder slinken in die mate dat het cijfer van 1989 een regressie van 33 % betekent t.o.v. het recordjaar 1977 :

Jaar	Passagiers	Opmerking
1971	2.078.562	Stichting RMT
1976	2.555.899	
1977	2.783.287	Recordjaar
1980	2.703.112	Blokkade
1985	2.443.314	
1986	2.039.357	Pool met T.T. + P & O
1987	1.925.310	Pool met T.T. + P & O
1988	2.096.672	Pool + staking P & O
1989	1.859.851	Pool + normalisatie

Aandeel passagierstrafiek van RMT op Kanaalroutes gehalveerd sinds 1974

De RMT verloor dus in absolute waarde 1/3 van haar

passagierstrafiek tijdens de laatste 12 jaar. Haar partnership met T.T. en P & O heeft deze achteruitgang duidelijk versneld want laatstgenoemde rederij ging vooral haar autonome lijndiensten Zeebrugge-Dover/Felixtowe bevoordelen ten nadele van Oostende. De bewust gekozen politiek om de Zeebrugge-Dover lijkt uit te bouwen tot voornaamste vrachtroute van P & O betekent immers een vermindering van wagens en autocars, en dus ook van passagiers voor Oostende.

Voor 1989 bracht dit voor de RMT een globaal passagiersverlies van 3,4 % t.o.v. het « normale » dienstjaar 1987. De terugloop was uitsluitend te wijten aan minder voetpassagiers op de ferries (-4,7 %), terwijl de jetfoilbezetting met 3,2 % verhoogde. De daling manifesteerde zich vooral bij de laagste tarief categorieën, zodat de negatieve financiële impact ervan beperkt bleef, althans volgens de verantwoordelijken van de RMT.

Noteren we nog dat het aandeel van de jetfoilpassagiers blijft stijgen en in 1989 met 324.405 eenheden zo'n 17 % uitmaakte van het totale passagierspakket van de RMT. Een goed punt dus voor de jetfoiltrafiek waarvan het relatief succes niet te onderschatten is. Daartegenover vertegenwoordigt het globale pakket van 1.859.851 RMT-passagiers slechts 12 % van de 15 miljoen toeristen die in 1989 gebruik maakten van de Kanaalroutes. In 1974 bedroeg dit aandeel nog 25 %. Dit betekent dat de RMT de laatste 15 jaar ruim de helft van haar aandeel in de Kanaaltrafiek verloren heeft. Met dit verschijnsel moet beslist rekening gehouden worden bij het ontwerpen van het fel besproken renovatieplan van het Oostendse havencomplex. Hier volgen dan de absolute cijfers voor 1989 :

Passagiers 1-12/1989	Absoluut aantal	Evolutie 1987/89
In	982.320	- 1,1 %
Uit	877.531	- 5,8 %
<b>Totaal</b>	<b>1.859.851</b>	<b>- 3,4 %</b>



Qua vervoer van toeristische voertuigen viel in 1989 een lichte stijging van 2,2 % te noteren t.o.v. 1987 alhoewel ook hier de algemene trend regressief was. Inderdaad, sedert 1980 is deze trafiek met 6,2 % achteruitgegaan bij de RMT. Meteen is het duidelijk dat de terugloop van de toeristische trafiek zich hoofdzakelijk manifesteert op het vlak van de niet-gemotoriseerde passagiers aan boord van de ferries. Dit zal wellicht de reden zijn waarom de nieuwe jumbo-ferries van de RMT allen hun ro/ro-capaciteit verhogen, terwijl die voor passagiers ongewijzigd blijft. Hier volgen de RMT-cijfers voor 1989 :

Toer. voertuigen 1-12/1989	Aantal	Evolutie 1987/89
In	121.393	+ 4,4 %
Uit	119.688	+ 0,3 %
<b>Totaal</b>	<b>241.081</b>	<b>+ 2,2 %</b>

#### Ro/ro-trafiek in 1989 expansief maar onevenredig met algemene trend

Over nu naar de commerciële ro/ro-trafiek die in 1989 zo'n 6,3 % winst boekte t.o.v. het « normale » dienstjaar 1987. Daartegenover haalde de Oostende-Ramsgatelijn van Schiaffino liefst 32 % winst tijdens dezelfde periode. Dit had voor gevolg dat laatstgenoemde rederij in 1989 voor het eerst ruim 50 % van de RMT-vracht verscheepte. Het aandeel van de RMT-ro/ro-trafiek in de Oostendse haven slinkt dus gestadig en ook met dit feit dient rekening gehouden bij het ontwerpen van het renovatieplan. Voor 1989 luiden de RMT-cijfers :

Ro/ro-vrachttref. 1-12/1989	Aantal trailers	Evolutie 1987/89
In	58.332	+ 5,2 %
Uit	58.063	+ 9,3 %
<b>Totaal</b>	<b>116.395</b>	<b>+ 6,3 %</b>

Ruimer bekeken constateren we dat de RMT-vrachttrefiek met 13 % steeg in de periode 1980-89, terwijl de andere rederijen die op de Kanaalroutes opereren hun vrachtcijfers minstens verdubbelden in die periode. De RMT is dus niet bij de machte de algemene trend te volgen. Wat meer is: sinds haar topjaar 1984 verloor ze zelfs 19 % aan ro/ro-trafiek zoals blijkt uit onderstaande tabel:

Jaar	Aantal trailers	Opmerkingen
1973	31.752	Eerste dienstjaar
1980	103.311	Franse blokkade
1984	146.351	Recordjaar
1985	144.257	
1986	120.654	Samenwerking T.T. + P & O
1987	109.454	Samenwerking T.T. + P & O
1988	130.353	Samenwerking + staking P & O
1989	116.395	Samenwerking T.T. + P & O

De conclusie ligt voor de hand: niet enkel in de Oostendse haven, maar ook in het globale Kanaal-verkeer verliest de RMT duidelijk aan belang. De concentratie van de P & O-activiteiten op Zeebrugge zal deze negatieve trend beslist nog verscherpen. Tenzij de RMT haar partnership met P & O niet verlengt en een eigen koers gaat varen op meer noordelijk gelegen havens van Engeland. Maar is ze financieel hiertoe wel in staat ?

## OOSTENDSE HAVEN HAALDE TOPCIJFERS IN 1989

Net als vorig jaar haalde de Oostendse handelshaven topcijfers in 1989. De zeegoederentrafiek bereikte inderdaad de 2,4 miljoen ton, wat 4,5 % meer was op jaarbasis. Hiermee werd dan ook een absoluut record geboekt. Ondanks een verouderde infrastructuur en een gebrek aan efficiënt beleid deed de handelshaven van de Ensorstad het dus bijzonder goed. In 1988 overschreed het zeegoederenverkeer voor het eerst in de geschiedenis van de haven de kaap van 2 miljoen ton dank zij een groeivoet van zo'n 20 %. Voor 1989 lag het expantieritme merkbaar lager, namelijk 4,5 %, en dit is grotendeels te wijten

aan het feit dat de ro/ro-trafiek van de Schiaffino-lijn op Ramsgate een normale ontwikkeling kende na de « boom » van 1988 ingevolge de langdurige stakingen bij P & O European Ferries. Ook werd het groeicijfer negatief beïnvloed door de verminderde lossingen van petroleum- en chemische produkten. Ondanks dit alles bleef het eindresultaat voor 1989 vrij positief zoals dit trouwens ook het geval was de 2 vorige jaren. Aldus stellen we vast dat de zeegoederentrafiek van de oostendse handelshaven met ruim 35 % vermeerderde in de laatste drie jaren. Hier volgt het overzicht:



Jaar	Zeeverkeer ton	Jaarevolutie %
1982	1.911.910	+ 20,0
1983	1.689.915	-11,6
1984	1.908.725	+ 13,0 %
1985	1.829.496	-4,1
1986	1.757.379	-3,9
1987	1.946.003	+ 10,7
1988	2.334.944	+ 19,9
1989	2.440.201	+ 4,5

### Ro/ro-goederen van primordiaal belang

De maritieme verkeer in de handelshaven ging dus met 4,5 % ton vooruit in 1989. Dit was hoofdzakelijk te danken aan de verhoogde aanvoer van bouwmaterialen en de verdere expansie van de ro/ro-verkeer op de Schiaffino-lijn. In 1988 hadden de stakingen bij P & O Ferries deze verkeer een nieuwe impuls gegeven, wat zich dan ook het jaar nadien verder liet gelden. Bovendien werd de capaciteit van de Oostendse Schiaffino-vloot gevoelig verhoogd door het inleggen van een derde veerboot, de « Saint Charles », in april 1989. Dit had voor gevolg dat de ro/ro-verkeer met 79.000 ton of 6 % vermeerderde ondanks de « boom » van 1988.

De forse groei die de Schiaffino Ferries de laatste jaren realiseerden bracht met zich mee dat het verhandelde ro/ro-pakket in de handelshaven thans 56 % uitmaakt van de totale zeeverkeersverkeer. De vaste storten goederen bedroegen 23 % en de vloeibare vrachten 21 % van de totale omzet. Globaal bekeken geeft dit in tonnage volgende cijfers. Merk op dat het exportpakket nagenoeg de helft bedraagt van het importvolume als gevolg van het gebrek aan diversificatie bij de ladingen:

Oostende 1-12/1989	Absolute hoeveelheid	Evolutie 1989/88
Aanvoer	1.544.605 t.	+ 3,9 %
Afvoer	895.596 t.	+ 5,5 %
<b>Totaal</b>	<b>2.440.204</b>	<b>+ 4,5 %</b>

Stippen we aan dat deze balans verwezenlijkt werd door 1.443 aanlegbeurten van koopvaardij schepen met een gemiddelde unitaire tonnage van 1.377 BRT. Vergelijken met 1988 was dit 93 eenheden of 6,8 % meer, hoofdzakelijk grintzuigers en ro/ro-schepen.

### Gebrek aan efficiënt havenbeheer als schaduwzijde

Meer in detail bekeken waren bij aanvoer slechts ro/ro-goederen en landbouwmaterialen expansief in 1989. De Schiaffino Ferries gingen zoals gezegd verder vooruit, en de bouwsector bleef het ook goed doen. De chemische producten bestemd voor het CNO/UCB-bedrijf boerden ook verder achteruit en dit was ook het geval met de petroleumproducten bestemd voor de zeevisserij en de lokale bedrijven. Aldus samengevat qua importverkeers:

Aanvoer 1-12/1989	Absolute hoeveelheid	Evolutie 1989/88
Bouwmaterialen	559.627	+ ,3 %
Ro/ro-goederen	538.456 t.	+ 5,5 %
Petroleumprod.	205.598 t.	-3,9 %
Chemische pr.	122.413 t.	-6,0 %
Ferrochroom	42.785 t.	-1,8 %
Sepeoliet	38.750 t.	+ 15,1 %
Marmer	10.280 t.	-7,9 %
Diverse	26.696 t.	-
<b>Totaal</b>	<b>1.544.605 t.</b>	<b>+ 3,9 %</b>

Qua afvoer bleef het gebrek aan diversificatie even schrijnend als voorheen. Slechts twee verkeers zijn er van belang, namelijk de ro/ro-ladingen van de Schiaffino-lijn op Ramsgate en de chemische producten afkomstig van het CNO/UCB-bedrijf, die beiden expansief waren. Daarentegen waren de kleinere exportverkeers van landbouwproducten en houtsoorten omzeggens uit de statistieken verdwenen in 1989. Bondig samengevat:

Afvoer 1-12/1989	Absolute hoeveelheid	Evolutie 1989/88
Ro/ro-goederen	831.263 t.	+ 6,5 %
chemische pr.	54.842 t.	+ 21,5 %
Diverse	9.491 t.	-
<b>Total</b>	<b>895.596 t.</b>	<b>+ 5,5 %</b>

Concluderend kan gesteld worden dat ondanks haar verouderde infrastructuur en het gebrek aan efficiënt beleid de Oostendse handelshaven het beslist goed deed in 1989. Concrete realisaties inzake renovatieplannen bleven achter, ministeriële beloften werden niet gehouden, havenkredieten bleven fel onder peil, en ook de beloofde nieuwe beheersstructuur kwam er niet. Op dat vlak was 1989 helaas één en al ontgoocheling voor Oostende.



# DE VLAAMSE ZEEVISSERIJ IN 1989

Net als 1988 was 1989 geen gemakkelijk jaar voor de Belgische zeevisserij. Het quotabeheer verliep immers veel moeilijker dan andere jaren met als gevolg dat de visaanvoer in eigen havens met zo'n 5,3% terugliep tot 29.573 ton.

Dank zij het hogere prijsaanbod en gelet op een monetair inflatievoet van 3,6% voor 1989, steeg de gecumuleerde brutowaarde van de aanlandingen met zowat 7,8% en bereikte aldus 2,965 miljard BF. Hier was de trend dus lichtjes positief en beslist beter dan in 1988 toen een achteruitgang van liefst 11% werd genoteerd. Toch bleef de eindbalans iets onder het peil van het topjaar 1987.

## Sluiting van visserijen als gevolg van strenger quota-beleid

Het rendement van de Belgische zeevisserij in 1989 kan dus als bevredigend worden bestempeld. Het hield inderdaad gelijke trend met 's lands algemene economische groei, die door de deskundigen voor dat jaar op zo'n 4,5% wordt geraamd. Dit neemt echter niet weg dat 1989 een jaar van problemen was voor reders en vissers. De grootste hinderpaal was andermaal het quotabeleid opgelegd door de EG-commissie. Vooral de boomkorfvloot met haar grote vangstcapaciteit had hieronder te lijden. Aldus werden Noordzee en Ierse Zee voor deze schepen voortijdig gesloten omdat hun tongquota te vlug was opgevoerd.

Een tweede probleem waren de pogingen van Nederlandse zijde om een mederheids participatie te verwerven in Belgische vissersvaartuigen, dit terwijl ze verder onder Belgische vlag blijven varen. Zodoende werd de Nederlandse visquota te ontlasten door op de quota van ons land te vissen. Deze onhoffelijke praktijken, waartegen nog geen wettelijk verweermiddel bestaat, lokte in onze visserijmiddelen heel wat deining uit. Ze ondergraven immers het Europees quotabeleid en zijn uitermatig nadelig voor ons land. Een ander niet te onderschatten probleem was het uitblijven van een beslissing omtrent de realisatie van het Nautisch Centrum. De technologische evolutie in de zeevisserij en de hieraan gekoppelde beroepsbekwaamheid van de vissers maken de oprichting van zo'n centrum al jaren onontbeerlijk. In 1989 bleef het hieromtrent maar towtje trekken in het voordeel van mensen die met het visserijonderwijs weinig uitstaans hebben. Aldus bleven leerlingen en vissers verder verstoten van een adequate opleiding.

Ook met de noodzakelijke renovatie van onze drie vismijnen werd in 1989 te lang getalmd. Teneinde aan de Europese reglementering inzake viskwaliteit te voldoen dienen inderdaad belangrijke infrastructuurinvesteringen te gebeuren. Oostende kreeg hiervoor een subsidie van 21 miljoen BF toegewezen aan moderniseringswerken, terwijl Zeebrugge een totaal nieuwe vismijn voorziet en Nieuwpoort ook plannen behoeft voor een grondige renovatie.

## Vervangingsbouw leverde zes nieuwe eenheden in 1989

Een laatste maar daarom niet minder groot probleem in 1989 was de verdere toepassing van de EG-richtlijnen inzake beperking van de visserijvloot. Aldus bleef nieuwbouw onmogelijk en vervangingsbouw diende 10% PK in te leveren. Deze maatregelen hadden een nefaste weerslag op de Vlaamse scheepswerven gespecialiseerd in de bouw van vissersvaartuigen. De orderboeken geraakten omzeggens leeg in 1989 en de Oostendse werf «Scap» ging zelfs failliet. Desondanks de alarmerende toestand bleef de overheid jammerlijk genoeg de kat uit de boom kijken.

Qua vervangingsbouw en modernisering van bestaande eenheden werden in 1989 in totaal 14 aangevraagde kredieten goedgekeurd door de Vlaamse Executieve. Hierdoor konden 6 nieuwe vissersvaartuigen als vervangingsbouw in de vaart worden gebracht. Dit bracht het aantal nieuw gebouwde eenheden sedert 1980 op 75 en dit is beslist ondanks alles toch een positief feit. Zonder de beperkende maatregelen van de EG zou de Belgische vloot, die nu 207 schepen telt, beslist een grotere uitbreiding gekend hebben.

Ruim 1/3 van de Belgische vissersvloot werd aldus in de tachtiger jaren hernieuwd. De modernisering kwam vooral Zeebrugge en Nieuwpoort ten goede. Het ligt trouwens in de bedoeling van de Vlaamse deelregering de vervangingsbouw verder te steunen teneinde de modernisering en de rendabiliteit van de vloot te activeren.

Concluderend kan men stellen dat het rendement van de Belgische visserijvloot in financiële termen uitgedrukt bevredigend was in 1989 ondanks de strenge restrictieve EG-maatregelen inzake quota en scheepsbouw. Weliswaar was het een vrij moeilijk jaar, maar dank zij de inspanningen van overheid en Rederscentrale is men erin geslaagd de sector leefbaar te houden.

# Evolutie van RMT-Jetfoilfabriek

Nu de twee Boeing-jetfoils van de R.M.T. bijna 9 jaar op de Oostende-doverlijn opereren, is het ons mogelijk de balans van hun prestaties op te maken en hierbij te wijzen op het relatief succes dat ze tot nu toe kenden.

Een succes is het inderdaad wanneer men bedenkt dat de drie rederijen die in de zeventig jaren - nog vóór de RMT dus - een regelmatige jetfoilendienst van en naar het Verenigd Koninkrijk gingen uitbaten, hiermee na de betrekkelijk korte tijd moesten ophouden. Het betreft de Britisch & Irish Line op de Dublin-Liverpool route, de Jetlink op de lijn Dieppe-Brighton, en de P & O Jet Ferries tussen Zeebrugge (en later Oostende) en Londen. Operationele en tarifaire problemen lagen aan de basis van de mislukking.

Daarom ook waren velen bijzonder sceptisch wanneer de R.M.T. op 31 mei 1981 haar eerste Boeing-jetfoil op haar Kanaal-route in de vaart bracht. De controverse die toen oplaaid ging vooral om de keuze tussen de hovercraft en

de jetfoil. Laatstgenoemd toestel kan immers geen wagens vervoeren en is derhalve enkel voor voetpassagiers bestemd. De financiële kant van de zaak gaf echter de doorslag - zo beweerde men althans - want een jetfoil van dit type kostte toen «slechts» 11 miljoen dollar stuk.

## Uitbating jetfoilendienst technisch en commercieel beperkt

Het moet zijn dat de R.M.T. de les leerde uit de strubbelingen van haar voorgangers om na bijna 9 jaar nog altijd met haar twee jetfoils, de «Princesse Clémentine» en de «Prinses Stéphanie» operationeel te zijn. Heel wijselijk koos ze Dover in plaats van Londen als aanleghaven in Engeland omdat hierdoor een vrij kortere en beter beschutte vaarroute ontstond, wat de jetfoils toeliet veiliger te opereren en hun dienstfrequentie gevoelig te verhogen. Aldus kan in de zomerperiode dagelijks 5 overvaarten van anderhalf uur in elke richting verzekerd worden.



Niettemin oogst de jetfoildienst van de R.M.T. slechts een relatief succes. Er zijn vooreerst de technische problemen en die te wijten aan de weersomstandigheden. Hierdoor moet zo'n 15% van de voorziene overvaarten afgelast worden, vooral in de winterperiode. Ongeveer 40% van deze annulatie is het gevolg van technische defecten, en 60% is te wijten aan het slechte weer. Het is duidelijk dat de operationele capaciteit van de jetfoils door zuivere technische en climatologische factoren vrij beperkt wordt en dit is voor hen beslist geen publiciteit.

Ook op het vlak van de commerciële uitbating vertoont de jetfoil enige beperking. Dit is grotendeels te wijten aan het feit dat het geen toeristische voertuigen kan inschepen. Om al deze redenen blijft het bezettingscoëfficiënt van de jetfoils dan ook betrekkelijk laag. Voor het startjaar 1981 lag dit nochtans vrij hoog, namelijk gemiddeld 65% per overvaart, maar het jaar daarop daalde het tot 36% om nadien zich circa rond de 45% te stabiliseren zoals blijkt uit onderstaande tabel. Stippen we aan dat het startjaar 1981 slechts zeven maanden telde en dat het topjaar 1984 de RMT uitzonderlijke cijfers bezorgde omwille van de stakingen in de Franse Kanaalhavens.

Jaar	Jetfoil-passagiers	Groei-index	Bezetting-s-coëfficiënt
1981	134.238	-	65%
1982	253.667	100	36%
1983	318.025	125	47%
1984	336.227	133	48%
1985	307.612	121	45%
1986	279.804	110	43%
1987	314.467	124	45%
1988	302.531	119	48%

**Groeiend aandeel van jetfoilverkeer in toeristische trafiek van RMT**

Uit bovenstaande tabel blijkt ook dat het aantal vervoerde jetfoilpassagiers in absolute hoeveelheid vrij constant blijft en uiteindelijk toch gestegen is t.o.v. 1982. Dit is beslist een merkwaardig verschijnsel wanneer men bedenkt dat het globaal aantal passagiers (jetfoils + ferries) door de RMT vervoerd in die periode standvastig daalde en meer bepaald van 2.476.265 in 1982 naar 2.096.672 in 1984. Dit

is een daling met liefst 15%. daartegenover steeg het zuivere jetfoilverkeer met 19% tijdens dezelfde periode.

Het aandeel van de jetfoiltrafiek in het globale passagiersverkeer van de RMT groeit dus gestadig aan. Dit aandeel bedroeg 10,2% in 1982, maar beliep reeds 14,4% in 1988. Deze groei kan nog best geïllustreerd worden door de vergelijking te maken met het aantal voetpassagiers (exclusief de gemotoriseerden dus) vervoerd door de ferries. Dit aantal daalde van 1.184.560 in 1982 naar 636.785 in 1988, hetzij een achteruitgang met 46%. Vergeleken bij dit aantal was het aandeel van de jetfoiltrafiek 21,4% in 1982 en liefst 47,5% in 1988.

Met andere woorden: ondanks het feit dat het pakket jetfoilpassagiers nagenoeg constant bleef, bereikt hun aandeel thans praktisch 1/3 van de voetpassagiers die de RMT in totaal vervoert. Dit is beslist een positief punt dat pleit voor de verdere exploitatie van het jetfoilverkeer al blijft het gemiddeld bezettingscoëfficiënt van beide toestellen te laag voor een optimaal rendement. Laat ons nu dit verhoogd jetfoilaandeel met absolute cijfers illustreren:

Jaar	Jetfoils-passagiers	Ferries Voetpass.	Totaal tevoet + gemotoriseerd
1982	253.667	1.184.560	2.476.265 (aandeel 10,2%)
1983	318.025	1.142.065	2.415.875
1984	336.227	1.112.634	2.526.151
1985	307.612	1.051.334	2.443.314
1986	279.804	829.680	2.039.357
1987	314.467	676.133	1.925.310
1988	302.531	636.785	2.096.672 (aandeel 14,4%)

De conclusie ligt voor de hand: een relatief succes voor het jetfoilverkeer van de RMT met als positief aspect een stabilisatie qua aantal vervoerde passagiers ondanks de langzame regressie van de toeristische trafiek. Het is te verwachten dat deze trend aanhoudt tot de SST-verbinding Brussel-Eurotunnel-Londen operationeel wordt. Maar dit gebeurt zeker niet vóór het jaar 2000.

**MARTIEME AWARD VOOR MEVROUW E. ACHTEN**

Op 23 november 1989 werd in het huis Osterrieth aan de Meir te Antwerpen de « Maritime Award of the Year » uitgereikt.

Deze jaarlijkse onderscheiding is een initiatief van ESPA, de « European Shipping Press Association » vzw, reeds jaren geleid door voorzitter J. Rom.

Deze prestigieuze prijs werd dit jaar toegekend aan mevrouw E. Achten, voor haar uitzonderlijke verdiensten als manager in de maritieme sector en als voorvechter en promotor van de Antwerpse haven.

Als voorzitter van de Groepering der Havenbelangen van Antwerpen is mevrouw Achten een boegbeeld - om een

maritieme term te gebruiken - voor de haven. Mede dank zij haar tomeloze inzet heft de Antwerpse haven een wereldwijde reputatie van kwaliteit en vakmanschap verworven.

Mevrouw Achten is doctor in de rechten (V.U.B.-1957) en vervult belangrijke functies in de Antwerpse havensector. Sedert 1963 is zij zaakvoerder van de scheepsagentuur van Doosselaere & Achten. Zij is ook zaakvoerder van Antwerp Brokering Enterprises bvba, Antwerp Airfreight Consult bvba, US Promotion Systems bvba, New Antwerp Car Service bvba, AB Travel bvba en Immobilière van Doosselaere & Achten. Bovendien is zij afgevaardigd-beheerder van Ucomar nv en Trident Shipping Agencies nv.



## NIEUW

Hier zijn ze terug!

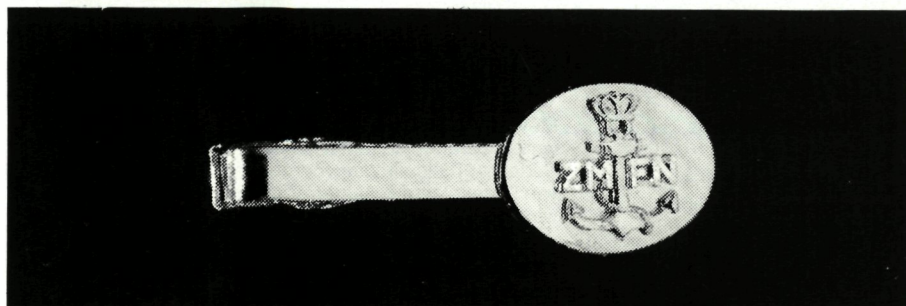
Dasspeld aan 250 fr + 31 fr portkosten

Manchetteknoopen aan 400 fr + 31 fr portkosten

## NOUVEAU

Epingle à cravate: 250 fr + 31 fr frais d'envoi

Boutons de manchette: 400 fr + 31 fr frais d'envoi





En marge d'un succès belge :

# LE ROLE DE LA MARINE DANS L'OPERATION INFATUATE II

Par le Lt. Colonel hre Paul EYGENRAAM  
Membre du Comité d'histoire de la Marine Militaire.

Le 2 novembre 1989, la musique de la Force Navale, et le capitaine de vaisseau hre J. Liénart, rapporteur du «Comité d'histoire de la Marine Militaire» et ancien directeur de «Neptunus», étaient à Domburg en Zélande, ainsi qu'un détachement en armes et avec drapeau du 2<sup>me</sup> Bon Commando de Flawinnes, et le chef de corps du régiment para commando, le colonel BEM Malherbe. Les uns et les autres commémoraient le 45<sup>me</sup> anniversaire de la libération de Westkapelle (Pays-Bas) et de la coquette cité balnéaire de Domburg, sa voisine, par les commandos belges du capitaine Georges Danloy. Le capitaine est aujourd'hui général retransi, et baron de surcroît. Il était également présent, en même temps que la Fraternelle des anciens commandos conduite par le colonel e.r.; Noël De Deken et la section d'Anvers de l'Union Nationale des Croix de guerre Belges, sous la houlette de leur président le Cdt e.r. Maurice Goffin. C'est à ce dernier groupement qu'est dûe l'érection du modeste monument à la mémoire des commandos belges, libérateurs de Domburg, et du Lt Adolphe Meny, tombé lors de l'opération Infatuate II aux côtés du mitrailleur Dive. La cérémonie se répète chaque année depuis plus d'un lustre, elle revêtait en 1989 un éclat particulier en raison du 45<sup>me</sup> anniversaire des événements qu'elle commémore. Déjà plusieurs «libérateurs» sont décédés, notamment Pierre Roman, devenu général et chef d'état-major de la Force Terrestre ainsi que le populaire et glorieux sergent Artémief. Aux vivants de leur rendre hommage!

## Le dégagement de l'estuaire de l'Escaut

Rappelons que l'opération de libération de l'île de Walcheren, dite «Infatuate» ouvrait en même temps que l'estuaire de l'Escaut, l'accès au Port d'Anvers, l'indispensable outil des futures victoires alliées sur le Rhin et la Ruhr. Derrière quelques grands chefs dont les noms méritent d'être retenus, se groupent les ombres meurtries de milliers de morts. Infatuate fut une opération nécessaire mais coûteuse en hommes. Dans «De Marathon à Hiroshima» le prof. comte Henri Bernard écrit «Les pertes anglaises et canadiennes pour la conquête de la Zélande continentale et des îles furent de 27.000 hommes. Ainsi la réduction de ces 3000 km<sup>2</sup> occasionna plus de pertes que la conquête de la Sicile, dix fois plus étendue et défendue par 350.000 hommes «Et l'auteur ajoute» Les combats furent parmi les plus meurtriers de la campagne d'occident». Parmi les unités qui prirent part à cette bataille sans merci : la 1<sup>ère</sup> armée canadienne dont les sacrifices furent énormes. R11e était commandée par le lieutenant général Simonds, remplaçant le général Crerar, malade. Quant aux Britanniques, la part du lion revint à ses Marines et surtout à l'amiral Sir Bertram Ramsay qui fut le brillant organisateur de l'évacuation de Dunkerque, en mai et juin 1940, de 340.000 hommes (220.000 Britanniques de l'armée du

général Gort, 120.000 Français de l'armée du général Blanchard) à la barbe des allemands obnubilés par la perspective de conquête de Paris. (Le Führer voulait à tout prix réussir, ce que le Kaiser n'avait pu mener à bien). Cette fois encore l'amiral Ramsay était en charge des moyens amphibies qui eurent un rôle décisif dans la réussite finale de l'audacieux assaut.

## Les deux volets d'Infatuate

Infatuate a deux volets. Le premier avait pour objectif la libération de Flessinghe et de Zouteland. Le second : Westkapelle et Domburg. C'est ce dernier qui retient plus particulièrement notre attention en raison du rôle joué par les bérêts verts belges.

L'ennemi qui connaît l'importance de l'enjeu, et se trouve stimulé par des ordres formels du Führer «vaincre ou mourir», a mis en œuvre des moyens exceptionnels. La défense côtière de la mer à Roermond est confiée au groupe d'armées «H» commandé par un chef expérimenté : le général Blaskowitz. Il dispose de deux grandes unités d'élite : la 15<sup>me</sup> et la 1<sup>ère</sup> armée parachutiste avec, à ses côtés, un général «para», glorieux : Student. 10.000 hommes se trouvent à Walcheren et 14.000 dans l'îlot continental, un îlot truffé d'artillerie sous béton, protégée par des champs de mines et des booby traps, en attendant l'inondation. Ce sont les hommes (Whermacht et Kriegsmarine confondues) de la 70 DI du général Daver et les restes de la 64 DI, qui veillent sur la Zélande. Les avions de la RAF ont procédé à des bombardements préalables ; ils ont provoqué des sérieuses inondations et des brèches dans les digues. Mais le 1<sup>er</sup> novembre, le ciel est bouché et les aérodromes britanniques côtiers noyés dans la brume, pas d'appui aérien, à l'heure «H».

La tâche de l'artillerie de la Navy en sera rendue plus lourde et plus compliquée. Les avions d'observation des tirs sont tenus au sol en United Kingdom.

L'homme en charge des moyens amphibies opérant sur Westkapelle est le capitaine de vaisseau A. Puglsey de la Royal Navy. Son quartier général pendant l'opération proprement dite se trouve à bord de la frégate HMS Kingsmill. Les grosses pièces se trouvent à bord du cuirassé «Warspite», un géant que l'âge a rendu lent mais qui dispose d'une artillerie redoutable. Il est aidé dans sa tâche par le «HMS Roberts» et le «HMS Erebus». Le «Warspite» date 1913 et est le vétéran en action. L'Erebus «est à peine moins ancien : il date aussi de la première guerre mondiale et a été construit en 1916.

Les troupes terrestres appartiennent à la 4<sup>me</sup> Special Service Brigade du Brigadier B. Leicester. Elle comprend les 41-47-48 Royal Marine ainsi que 10<sup>me</sup> commando Interallié composé de Belges et de Norvégiens.



Les transports jusqu'aux plages de débarquement sont effectués pour les Belges par le LCT du Lt Commander B.K. Arbutknot (RN) et le LCI du Lt Commander C.R. Watt (RNVR).

A la lumière de l'expérience acquise lors de l'opération «Jubile» à Dieppe le 19 août 1942, et l'opération «Overlord» dans le Cotentin en juin 1944, le capitaine Pugsley fit appel au «Support Squadron Eastern Flank» du Lt Commander K.A. Sellar (RN) afin d'assurer par ses divers moyens, la mise à terre correcte. (Moyens comportant des LCA (landing craft assault); LCM (landing craft mechanised); LCVP (landing craft vehicles & personnel); LCF (landing craft Flak); LCG (landing Craft Guns), LCTR (landing craft Rockets).

#### Une mise au point laborieuse.

Le capitaine de vaisseau Pugsley affronta une rude tâche pour planifier «Infatuate» en accord avec toutes les autorités intéressées. Elles se trouvaient dispersées aux quatre points cardinaux. L'amiral Ramsay, en octobre 1944, se trouvait à Granville; le général canadien Simonds, à St Omer; les chefs sur le terrain avec leur QG à Bruges (Troupes terrestres), les LCT Squadron à Southampton, le «support squadron» à Pool et les commandos belges dans un hôtel réquisitionné à Coq sur mer. Tout ce monde s'embarqua à Ostende le 31 octobre 1940 (Et ceci explique pourquoi un Goekint, le bourgmestre d'Ostende, également imprimeur de «Neptunus» était présent à Domburg le 2 novembre 1989, portant fièrement le brevet vert!) Par ailleurs Westkapelle était à six heures de navigation d'Ostende, qui servait à l'époque de dépôt au 21<sup>me</sup> groupement d'armées du général Montgomery. La veille du jour «J» Pugsley put réunir les responsables à bord du «HMS Kinsmill» amarré à Ostende. Il y avait là l'amiral Ramsay, les généraux canadiens Simonds et Foulkes, ainsi que le chef des commandos, le brigadier Leicester. Lorsque le capitaine Masterman, chef d'Etat major de Pugsley, envoyé en reconnaissance préalable à bord d'un MTB rapide en direction de Westkapelle, revint avec un avis favorable quant au temps, Pugsley, balayant les dernières réserves, prit la décision finale. L'assaut de l'île de Walcheren aurait lieu le 1<sup>er</sup> novembre malgré le brouillard régnant sur le sud de l'Angleterre, empêchant l'aviation d'appui de prendre son vol, et clouant au sol la light aviation d'observation.

#### Des feux d'enfer au moment du débarquement

La flottille de Pugsley, en avance sur l'horaire était précédée de Motor launch ouvrant la navigation afin de tenir tout ce monde dans le bon cap. Curieusement, signale le gunner officer Gerard Rawling dans son ouvrage «The battle for Walcheren», les batteries allemands sous cou-

vert, disposant de pièces à longue portée, épargnèrent initialement les embarcations montant vers Westkapelle et tiraient au profit de Flessingue. Mais ce répit fut de courte durée. La tragédie se déclencha lorsque les landing craft rockets furent pris à partie. L'un d'eux le ML 146 fut touché et des salves de roquettes partirent au mauvais moment à mauvaise distance, menaçant les troupes amies, mais heureusement, ne leur portant d'autres dommages que quelques éclats dérisoires. Le phare de Westkapelle, toujours debout malgré l'intensité de la canonnade, guidait les embarcations alliées vers leur objectif. Dans son ouvrage «Donnez nous un champ de bataille» Carlo G. Segers, lui même bérét vert, confirme les indications données par le gunner officier Rawling dans le livre «Cinderella Operation» à savoir que le «Support Squadron» du courageux commandant Sellar perdit au cours de l'assaut 172 officiers et membre d'équipage, dont le Lt commandeur Coobson qui commandait le ML 146. Segers signale 125 blessés, Rawling 286... Des 27 bâtiments engagés il ne restait à Sellar, à l'issue du combat, que 8.... «a hard and bloody business» déclara le précité. Mais le succès était au bout de l'effort et des sacrifices consentis.

L'évolution des landing crafts rockets étaient dangereuse non seulement en raison de leur vulnérabilité mais aussi des servitudes: les salves de 42 roquettes devaient partir à une distance idéale de 4000 yards et s'efforcer d'atteindre l'objectif sans préjudicier les troupes amies. L'ensemble de la flottille, dit «Force T» fut rassemblée à 12 à 15 miles de la côte avant de manoeuvrer à 90 degrés Est vers l'objectif. Deux transversales avaient été prévues par Pugsley: «Point AA» à 11 miles et point BB à 5 miles. Si les tirs de l'artillerie de la Navy soulevaient dans les dunes des gerbes de boue et de sable, la canonnade de l'ennemi entourait les assaillants de jets d'eau surgissant comme autant de geysers spontanés. Les Allemands songèrent à se protéger des tirs de la Navy en lançant un rideau de feu, mais le vent l'emporta dans une direction contraire à leurs souhaits. Sellar et son second, le commandeur Leefe, n'épargnèrent pas leurs efforts pour attirer le tir ennemi et permettre aux LCI de débarquer leur monde. Ainsi les Belges arrivèrent à bon port malgré une ultime marche dans l'eau glacée de novembre (...«froide à vous faire changer de sexe» comme le dit le général Danloy en évoquant cette page de gloire de nos bérêts verts.)

Aujourd'hui la jeunesse des écoles de Domburg rend annuellement hommage aux libérateurs et à nos compatriotes tombés en chassant l'ennemi. Seule l'administration communale d'Anvers, malgré une demande introduite il y a plus de 5 ans, a négligé jusqu'à ce jour de donner à une rue ou une avenue, le nom de l'anversois Lt Adolphe Meny... et ce malgré l'existence d'un statu de reconnaissance nationale... Sic transit gloria mundi!

Lt. Colonel hre Paul EYGENRAAM  
Membre du Comité d'histoire de la Marine Militaire.





# HET PANAMAKANAAL

Door Oppermeester A. Jacobs

Voor Panama's «sterke man» generaal Manuel Antonio Noriega staat overgave gelijk aan de dood. «Als je vijand zichzelf overgeeft, dan is dat omdat hij nou niet heeft kunnen doden» is zijn lijfspreuk. In mei 1989 hield Noriega verkiezingen die op een nederlaag voor hem uitliepen, en prompt liet hij ze ongeldig verklaren. Volgens de Amerikaanse inlichtingendienst is de generaal een machtige maffiabaas die door middel van corruptie en terreur Panama in zijn greep hield. Verhalen over Noriega bevatten steevast de elementen drugs, dood en geweld.

De Amerikanen vermijden in de huidige Panama-krisis angstvallig om te verwijzen naar het Panamakanaal, maar iedereen weet dat alles draait rond dit fameuze kanaal en de heerschappij erover. Sinds de eerste boot, in 1914, door deze waterweg voer is het Panamakanaal in Amerikaanse handen geweest. Altijd al hadden de Panamese nationalisten het zeer moeilijk met hun complete afhankelijkheid van de Yankees. Het kanaal werd uiteraard het symbool van deze afhankelijkheid.



Yv. 79

Sinds 1 oktober 1979 beheert een gezamenlijke commissie van de VS en Panama het kanaal. Voordien hadden de VS de volledige jurisdictie over het kanaal. Vijf mijl links en vijf mijl rechts van het kanaal was zelfs zuiver Amerikaans grondgebied. Vanaf het jaar 2000 verandert er echter nog meer. Dan wordt het kanaal helemaal overgedragen aan Panama. De VS hebben wel bedongen dat zij voor eeuwig het recht krijgen om de vrije doorvaart van het Panamakanaal te verdedigen en dat zij voor dit doel militaire basissen mogen inrichten.

Panama is de enige staat ter wereld die de Verenigde Staten zelf hebben gecreëerd. Dat gebeurde in 1903 toen Panama zich met de hulp van de VS afscheurde van Colombia. De motieven voor de VS waren duidelijk: Panama was de gedroomde plaats voor een lang geplande doorsteek van de Atlantische naar de Stille Oceaan. Columbia had zich tot dan toe tegen de Amerikaanse plan verzet.



Yv. 218

De Amerikaanse soldaten in de Panamese kanaalzone zijn numeriek in de meerderheid en beter bewapend dan het leger van Noriega. De Amerikanen hebben meer dan 12.000 militairen in de kanaalzone gelegerd om de Amerikaanse belangen en burgers te verdedigen. De Amerikaanse president Bush besloot in mei 89 de militaire aanwezigheid op te voeren. Hij herhaalde toen een eerdere uitspraak dat de VS gebruik zullen maken van de rechten die hun toekomen op grond van het verdrag uit 1977. Dat verdrag handelt over de overdracht van de soevereiniteit over het Panamakanaal aan Panama. De kanaalzone wordt door acht Amerikaanse basissen verdedigd. Aan de kant van de Atlantische Oceaan wordt de ingang van het kanaal bewaakt door drie basissen. Aan de andere kant, aan de Stille Oceaan, door drie andere. Het hoofdkwartier van het Amerikaanse Zuidelijke Commando is gevestigd in de kanaalzone. Twee luchtmachtbasissen met alles erop en eraan staan ter beschikking van de Amerikanen. Vanaf 3 oktober 89 beginnen de zaken uit de hand te lopen, een door de VS gesteunde coup poging mislukt. Op 15 december 89 verklaart Noriega dat Panama in staat van oorlog verkeert met de VS. Op 16 december 89 doden Panamese soldaten een Amerikaanse zeemachtsofficier. Op 18 december 89 verwondt een Amerikaanse legerofficier een Panamese politiecommandant. Dit is de druppel die de emmer doet overlopen.



Yv. 112



Sindsdien zijn er al vele tientallen doden en gewonden gevallen, zowel onder de Amerikanen als de Panamezen. Wat bedoeld was als een snelle ingreep zou door het taaie verzet van het privélegertje van Noriega wel eens flink uit de hand kunnen lopen. President Bush noemde verscheidene redenen om de Amerikaanse ingreep te rechtvaardigen: het beschermen van Amerikaanse levens, het gevangen nemen van generaal Noriega, het in ere herstellen van de democratie die door Noriega opgeheven werd en tenslotte het beschermen van de kanaalzone. De laatste overweging moet zeker zo hard doorgewogen hebben als de drie andere. Het Panamakanaal is uitermate belangrijk voor de VS, niet alleen commercieel maar ook strategisch. Bij eventuele sluiting of sabotage van het kanaal zou deze doorgang van de Caraïbische naar de Stille oceaan onbruikbaar worden voor de schepen die van de Amerikaanse Oostkust naar de Westkust willen varen. De scheepvaart zou dan de lange en dure omweg rond Kaap Hoorn moeten maken.



Yv. 408

Zowel Panama als de Verenigde Staten zijn er steeds vanuit gegaan dat het internationale vaarwater voor hen van vitaal nationaal belang is. Maar er zijn duidelijk tegenstrijdige belangen: nationaal belang voor Panama wil zeggen soevereiniteit, voor de Verenigde Staten betekent dit veiligheid. Beide zijn slechts moeizaam met elkaar te verenigen. Het was dus nodig dat er verdragen kwamen. Het verdrag dat Roosevelt in 1903 met Panama sloot, garandeerde voor de Verenigde Staten «voor eeuwig gebruik, bezetting en controle» van een tien mijl brede strook dwars door Isthmus van Panama. «Eeuwig» duurde tot in 1977 toen er voor het Panamakanaal nieuwe verdragen werden afgesloten.



Yv. 128

Hieraan gingen uiteraard heel wat turbulente gebeurtenissen vooraf.

Laten wij beginnen met het kanaal zelf. Het eerste plan voor een Panamakanaal dateert al van 1534. Keizer Karel beval toen een studie voor een doorsteek van de centraal-amerikaanse landengte. Het zou echter nog drie eeuwen duren eer de eerste werkzaamheden begonnen, met name door de Fransen. Ferdinand de Lesseps, de bouw van het Suezkanaal kreeg de opdracht. Het werd een pijnlijke geschiedenis zowel voor De Lesseps als voor Frankrijk. Niemand kon de moeilijkheden vermoeden die de 75 jarige De Lesseps te wachten stond, niets bleef hem gespaard: politieke intriges, schandalen, e.d. maakten dat het maagdelijke blazoën van de maker van het Suezkanaal ernstig bevuild werd.

Vandaag klinkt de naam Panama de Fransen nog steeds onaangenaam in de oren. Het roept bij hen teveel herinneringen op mysterieuze politiek schandalen. Het is zelfs zo dat men niet meer spreekt over de resultaten die De Lesseps behaalde maar alleen oor heeft voor de roddel die via gemanipuleerde kanalen de massa bereikte. Dank zij baron Jacques de Reinach kon het eerste anderhalf miljoen bijeengebracht worden, dat nodig was om de expeditie van de avonturier Wijze te bekostigen. Wijze moest nagaan of het mogelijk was een spoorlijn te realiseren die de beide oceanen met elkaar verbond. Hij werd geruggesteund door de beste medewerkers die hij zich kon dromen: Armand Reclus, zeeman, Cellier, ingenieur van bruggen en wegen, en ontdekkingsreiziger Lacharme. Verder werd de staf aangevuld met vier vreemdelingen, drie ingenieurs en een officier. Zij hadden het bevel over een veertigtal man.



Yv. 129

De expeditie zou uitzonderlijk zwaar worden. Een zeer onherbergzaam land, bezaaid met bijna ondoordringbare bossen. Geen wegen, geen gidsen, geen herkenningspunten, overal wordt de horizon aan het oog onttrokken door een dik gordijn van quasi ondoordringbaar groen. De tocht is uitputtend, de hitte is vochtig en zwaar, de dagen zijn heet, de nachten zonder enige afkoeling. Slangen, wilde dieren, niets bleef hen gespaard. Maar het was vooral de nooit aflatende strijd tegen de ontelbare insecten die het meeste van de krachten vergde. De dragers worden lastig en Wijze had al zijn overredingskracht nodig om de tocht te kunnen voortzetten. Jammer genoeg moesten zij onverrichter zake terugkeren maar dan wel met drie man minder dan waarmee zij begonnen waren. Ogenschiijnlijk een maat voor niets dus.



Yv. 382

Ondanks het negatief verslag van de onderzoekers voor wat de spoorweg betreft, werd toch met de bouw van het kanaal begonnen. Toch was de grootste uitdaging bij de kanaalbouw niet zozeer technisch dan wel medisch. Tijdens de Franse periode lieten ongeveer 20.000 werkers het leven, de meeste door malaria of gele koorts. Het duurde geruime tijd vooraleer men door had dat niet het moerasgas verantwoordelijk was voor de vele doden maar wel de muskieten, eens men dit wist konden de dokters het dodental drastisch drukken.



Na bijna 10 jaar zwoegen werd het project echter gestaakt wegens gebrek aan geld en overmatige sterfte onder de kanaalarbeiders.

Enkele dagen na de onafhankelijkheid van Panama in 1903 (een Amerikaans oorlogsschip belette het Colombiaans leger tussenbeide te komen in de onafhankelijkheidsstrijd) sloten de VS met de kersverse staat een verdrag over de bouw van een kunstmatige verbindingsweg. De VS kochten tegelijkertijd de Franse rechten over voor een bedrag van 40 miljoen dollar.



Yv. 5

Het monumentale project werd in 10 jaar verwezenlijkt en kostte 387 miljoen dollar.

Het Panamakanaal is ruim 80 kilometer lang. Langs de Atlantische kust begint het bij Colon en slingert zich door de jungle en een bergketen tot aan Panama-City. Bij de aanleg werd zoveel mogelijk gebruik gemaakt van bestaande natuurlijke waterwegen, vandaar de bochtige structuur over meer dan de helft van de lengte.

Aan de kant van de Atlantische oceaan, in de Limonbaai, werd de Gatundam gebouwd. Hij is 3 km lang en 35 meter hoog. Vervolgens loopt het kanaal over een lengte van 40 km dwars door het Gatunmeer. Het moeilijkste stuk van het kanaal, de Gaillard Cut, diende over een afstand van 9 mijl door de Rotsen en lestenen gehakt. Zowel aan de kant van de Atlantische als van de Stille oceaan zorgen reusachtige sluizen ervoor dat de schepen bijna 30 meter boven de zeespiegel het continent kunnen oversteken.

Een doortocht duurt ongeveer 9 uur. Met wachttijden en administratieve formaliteiten mag men echter rekenen op 24 uur. Dit is echter nog altijd 21 dagen en 8.000 mijl minder dan een zeereis rond Argentinië en Chili. Tijdens de doortocht moeten de scheepskapiteins hun gezag afstaan aan speciale kanaalloodsen.



Yv. 75

Sinds 1970 hebben meer dan 710.000 zeeschepen het Panamakanaal doorgevaren. 42 schepen kunnen dagelijks door het kanaal waar 24 u per dag en 365 dagen per jaar gewerkt wordt.

Op die 75 jaar werd de tol slechts viermaal verhoogd. De doortocht voor een schip kost gemiddeld 27.000 dollar of 1 miljoen frank. Momenteel heeft het kanaal een minimumbreedte van 160 meter en een diepte van tenminste 14 meter. Schepen van 35 meter breed en 315 meter lang kunnen van het kanaal gebruik maken.

In de laatste van de kanaalverdragen is er ook sprake van de bouw van een nieuw kanaal op zeeniveau. Panama en de VS kwamen - in betere dagen - overeen om een dergelijk project samen uit te werken. De gebeurtenissen in Panama volgen elkaar momenteel zo snel op dat de lezer het verdere verloop van het Panamaverhaal in de media kan volgen.



## N.V. SCHEEPSWERVEN VAN LANGERBRUGGE

Moervaartkaai 15, B-9020 GENT  
(langsheen het kanaal Gent-Terneuzen)



NIEUWBOUW - OMBOUW - HERSTELLING

MOTORISATIE -

SCHEEPELECTRICITEIT - ELECTRONICA

MEKANIEK - MEUBEL- en SCHRIJNWerk

Electrische dwarshelling  
lengte 140 m.

Tel. werf  
(091)45.04.01  
Telefax (091)45.99.81

Droogdokken  
130 m. x 13 m. x 5,30 m.

Tel. droogdok  
(091)53.15.11

Na kantoortijd:

(091)28.15.34 (P. Wijnakker)  
(055)45.59.56 (ir. J. Verhoest)  
(091)45.04.72 (G. Rijckaert)



# Un Belge d'exception: Hugo van Kuyck

Par Jacques de LAUNAY

Je ne sais pas si vous avez parfois écouté ce que disent les Bruxellois entre la Bourse et la place de Brouckère. La plupart se plaignent de ce que des bâtiments anciens ont été détruits pour être remplacés par de nouveaux édifices qui, s'ils ont des qualités indiscutables, ont été placés là sans tenir compte d'un plan d'urbanisme qui leur donnerait un style unique et les situerait dans des ensembles harmonieux. J'en suis d'accord.

Généraliser est toujours une erreur. Plusieurs de ces bâtiments modernes ont une grande classe et se sont placés dans un ensemble heureux et de qualité.

Exemples: la tour de la Prévoyance Sociale, 151 rue royale; les bureaux de l'assurance suisse, Zurich, avenue Lloyd George; la restauration, rue aux Laines, du Palais d'Egmont, et de la maison Osterrieth à Anvers; les bureaux de la Société générale de Banque, 30 rue Royale, à Bruxelles. Sans parler des réalisations en province ou des ambassades de Belgique, rénovées et transformées à Washington, Tokyo, Bangkok, au Vatican, à Beyrouth et Londres. Chaque fois, on y trouve la trace - il refusait de signer ce qui n'était pas utile selon lui - de l'architecte Anversoïse Hugo van Kuyck.

Un homme extraordinaire, né et mort à Anvers (1902-1975). Il avait de la branche: arrière-grand-père, peintre (1812-1871), grand-père peintre (1852-1915), père, architecte et ingénieur civil, président de la Fédération Royale des Architectes (1870-1928), c'est à dire que toutes les bonnes fées avaient protégé le berceau d'Hugo van Kuyck.

Après des humanités passables, -son esprit était ailleurs, en mer, -il passe tous ses loisirs à s'occuper de bateaux. Près du Royal Yacht Club d'Anvers. Son temps de travail était consacré à l'architecture sous le patronage du baron Horta et il fut rapidement formé.

De 1927 à 1932, il suit à Gand les cours de l'Université menant au diplôme d'ingénieur civil qu'il décroche avec mention. Ce qui ne l'empêche pas de participer à un concours britannique d'architecture navale, avec succès puisqu'il est classé 8è sur 32.

En 1936, le voici à l'Ecole de navigation d'Ostende où il est reçu patron au cabotage. Cette même année, il acquiert un biplan de Havilland et, muni depuis l'année précédente d'un brevet de pilote privé, se met à sillonner la Manche. Mais son rêve de l'époque était plus élevé encore.

Il s'agissait d'un voilier que Hugo commande en 1937 au chantier naval Cockerill, à Hoboken: l'**Askoy**. Son projet était de faire le tour du monde en trois ans, mais le destin en avait décidé autrement.

Le 19 février 1938, l'**Askoy** quitte Anvers. Il atteindra la Martinique 26 jours plus tard. Ne tenant pas en place, Hugo partage alors son temps entre l'**Askoy** et l'Université de Yale où il poursuit ses études et aussi le bureau d'architectes de New York auquel il s'associe.

Le bateau finira à New York, vendu à un yachtman américain, Hugo étant rentré à Anvers le 5 janvier 1940, pour cause de guerre. Il en repart en mai 1940 et, après avoir assisté à la pantalonnade de Limoges, décide de gagner l'Amérique où il s'engagera dans l'armée américaine.

Premier contact, l'Université de Yale où il est chargé de conférences. Mais il a hâte d'obtenir ses équivalences de diplômes. Il suit des cours à l'Université de Richmond qui

le reconnaitra maître architecte le 9 juillet 1941. Dès le 20 octobre 1940, il avait obtenu par équivalence son brevet américain de pilote d'avion.

En décembre 1940, il avait été, à la suite d'une conférence donnée au MIT de Boston, engagé comme consulting engineer au Bureau technique du génie de l'US Army. Il perfectionna les systèmes de camouflage, puis fut attelé aux plans de débarquement en Normandie.

Le 25 juillet 1942, transféré à plein temps au corps du génie en qualité de lieutenant, il va jusqu'en 1944 passer par les grades de capitaine, major, puis lieutenant-colonel. Il est alors muté à Londres en qualité de Chef de la Beach Intelligence Section dont il a conseillé la création au général Bradley.

En fait, il est chargé d'établir les plans des plages de débarquement. Du 23 mars au 21 mai 1944 il fait photographier les côtes de l'Espagne au Danemark et participe à plusieurs de ces raids périlleux.

Le jour J, 6 juin 1944, Hugo débarque lui-même à Omaha Beach. Il tient à vérifier le poids que les plages peuvent supporter sans parler des piles de cadavres sur lesquelles les camions doivent rouler.

Le jour J + 7, il regagne l'Angleterre d'où il va reconnaître les bouches de l'Escaut que les Britanniques vont nettoyer du 20 septembre au 4 Novembre.

Dès le mois d'octobre, il a été muté à Ceylan où il va conseiller les Britanniques pour leurs opérations aéro-navales en Birmanie. Puis, de Hawaï, il travaille à la cartographie du débarquement d'Okinawa.

Ce n'est que le 8 août 1945, une semaine avant la capitulation japonaise, que, rentré aux Etats-Unis, il sera démobilisé. Il sera alors couvert de décorations par l'armée, la marine et l'aviation américaine ou britannique.

En 1947, ayant regagné Anvers, il reçut du lieutenant-général, chef du personnel de la Défense nationale belge une lettre étonnante:

«Mon cher colonel, je suis heureux de vous annoncer qu'une solution est intervenue: vous êtes nommé sergent de l'armée belge à titre honorifique!»

Sans commentaire. La marine belge, qui a l'esprit de corps, le reconnut pour l'un des siens et lui conféra les galons de capitaine de corvette de la Force navale.

Pour Hugo van Kuyck, la guerre étant terminée, il reprit son métier d'architecte et réalisa en Belgique et à l'étranger la plupart de ses grands projets dont nous avons parlé. La mer l'attirait toujours. Il conçut et fit construire un **Askoy II**.

En mars 1960, il fut mis à l'eau et allait naviguer plus de treize ans. Et puis, un jour, Hugo van Kuyck décida de le vendre. Fait pour rouler, il ne voulait pas le voir à quai. Un acheteur se présenta: Jacques Brel. Le 28 juillet 1974, à 6 h. 30, l'**Askoy II** et Brel quittaient le bassin d'Anvers. Ils étaient partis pour toujours (I).

Jacques de LAUNAY

(I) C.E. Schelfhout, **Dans le sillage d'Hugo van Kuyck un Belge d'exception**. Album très illustré. 150 pages. Ed. de la Dyle. 2.200 FB.



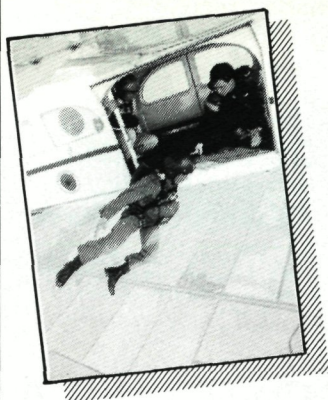


## **brevet a-rlid**

**Zin in avontuur?**

**OP TEXEL KAN HET!**

Paracentrum Texel geeft cursussen voor het A-brevet. Na het behalen hiervan krijgt u van de Commandant Commando Opleidingen van de Koninklijke Landmacht het brevet welke recht geeft het borstonderscheidingsteken te dragen.



Vraag vrijblijvend inlichtingen over deze opwindende en avontuurlijke manier om uw vakantie door te brengen op het mooie eiland Texel.



**PARACENTRUM TEXEL BV**  
Postweg 128  
1795 JS De Cocksdorp,  
Texel, Holland  
tel. 02220 - 11464/11436\*

\* Voorkiesnummer uit België: 0031 - 2220-11464 / 11436



# ALGERINES ASSOCIATION

*(Recognised by the Royal Navy)*

Secretary  
J.F. Williams  
395 Lytham Road,  
Blackpool FY4 1EB  
Tel. (0253) 44157  
England

**President:** Commander H.L. Jenkins, O.B.E., D.S.C., R.N. (ret.)  
**Vice Presidents:** The Commodore Minor War Vessels and Minewarfare  
The Commanding Officer HMS BRAVE  
The Commanding Officer HMS ONYX



## DID YOU SERVE IN AN ALGERINE?

**yes?** THEN WHY NOT JOIN YOUR OLD SHIPMATES IN THE ASSOCIATION  
SPECIALLY MADE FOR YOU!

Amongst the more than 500 members who have joined the Association since it was established in 1985, there are many from Overseas, Canada, South Africa, Malta, Australia, New Zealand, Spain etc. In particular there are some who served in the BELGIAN NAVY in the ex-British and Canadian Algerines...

DE BROUWER ☐ G. LECOINTE ☐ DE MOOR ☐ J. VAN HAVERBEKE ☐ A.F. DUFOUR  
A. de GERLACHE

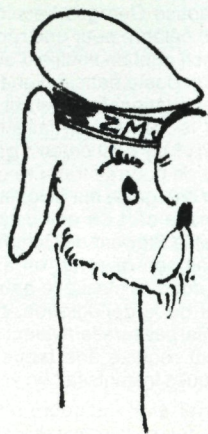
The Association welcomes all who served in any of the above Algerines.  
There is a Quaterly Newsletter «THE SWEEPER» sent to all members...

A Full list of all members is issued so that you can contact old shipmates...  
A Reunion is held annually (and there is no reason why the Belgian members should'nt hold their own as well)....

### FOR FULL DETAILS OF MEMBERSHIP... CONTACT

Pierre Latinis, Avenue des Ducs 178, B-1970 Wesembeeck-Ophem - Belgium  
Richard Fouquet, Floralaan 2, 8400 Oostende





# Les MÉMOIRES de SCHPOUNTZ chien de marine, mascote sur les navires de la Force Navale .

## Part III

Le brouillard recouvre la ville, un brouillard épais, à couper au couteau. La cloche de brume sonne au Musoir de l'estacade avec une régularité d'horloge répondant aux sirènes et aux déflagrations du canon qui tonne de l'autre côté du goulet. La mer est plate « stake lam, blet » comme dirait monsieur l'aumônier Van Parys qui aime les savoureuses expressions des gens de mer de par ici. La houle se brise avec des chuintements puissants sur les piliers de bois des estacades. Tout est calme. Les dragueurs MMS ne sont pas sortis - les équipages sont à bord et attendent que cela se lève; en effet tant qu'on n'aperçoit pas de la Base de dragage, la haute silhouette du phare, le « Lange Jan » (surnom que portait aussi un de nos anciens bourgmestres), on ne sort pas. La fumée de charbon gras des feux de cuisine est prise dans le brouillard répandant une odeur qui rappelle l'Angleterre par temps de smog. Les matelots ont été mis au lavage des ponts à la brosse de rue et au savon noir; ils pataugent, jambes nues, les larges pantalons relevés, roulés, jusqu'au dessus du genoux, mouillant partout généreusement, un grand « Klach Dek » comme ils disent.

Moi je me suis sauvé à temps. Le savon noir cela pique aux yeux. Ils font les fiers car le savon noir est le butin d'un de leur récent exploit. Il l'ont piqué sur un navire anglais en escale auprès des nôtres. Car le ravitaillement en matériel de nettoyage est devenu très précaire depuis le retour à la vie de temps de paix. Les bons de commande reviennent souvent du Magasin (Le Hangar 5) avec la mention - To follow - ce qui veut dire à suivre - ou: on ne vous oubliera pas lorsque nous en auront nous même en stock! Alors en attendant on se débrouille.

L'autre jour, ils ons essayé de piquer une aussière neuve à un autre MMS anglais accosté à leur bord. Pendant qu'ils distrayaient un soir les matelots anglais par une invitation à jouer aux cartes et à boire de la bière, un raid s'est organisé sur le bootsman store de l'anglais situé sous le « Fock-

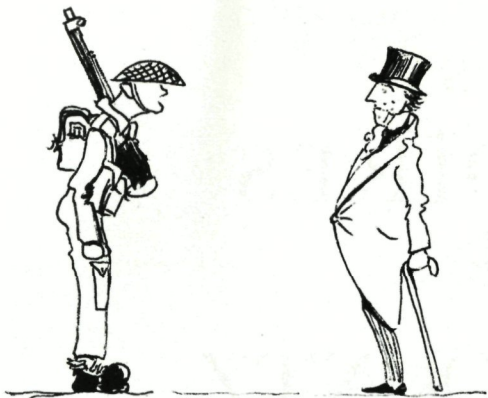
sail » (le gaillard d'avant) comme chez nous et vite le bout de l'amarre à été amenée par derrière les dragues Dubbel L vers notre propre store. Ni vu, ni connu!

On s'est séparé bon amis, good fellows for ever.

Qu'elle n'a été la stupéfaction et la déception de nos racketteurs de voir le lendemain que la nouvelle aussière avait disparu. L'explication fut, qu'un vigilant Anglais, s'étant aperçu du manège, avait alerté quelque copains qui avaient fait repasser l'amarre chez eux au fur et à mesure qu'elle entraînait chez nous A malin, malin et demi.

Vers midi le « Sailing Order » a été « cancelled » (l'ordre d'appareillage a été annulé) et à la flottille on a donné « Make and Mend » pour l'après-midi - c.a.d. temps libre pour arranger ses affaires, recoudre un bouton, mettre un insigne, faire une petite lessive, toutes ces petites occupations ménagères que les marins ont l'habitude d'assumer seuls. L'expression typiquement Royal Navy « Make and Mend » est aussi fréquente dans la langue de nos matelots que Week-End l'est chez les terriens. Cela se corrompt évidemment en « Mékaimèn » et cela a presque la signification de congé, parce qu'après le bouton décousu et deux, trois petits trucs à remettre en ordre afin de ne pas être collé à la prochaine inspection, on est libre de taper la carte de faire un Bingo - ou Dieu sait quoi - peut être même du sport, pourquoi pas. Quelques années plus tard, le sport est même devenu une obligation hebdomadaire lorsque un de nos Ministres eut cru constater que les militaires avaient la poitrine creuse. « L'après-midi sportive » obligatoire avait ceci de mieux que le « Make and Mend » c'est qu'on n'était pas consigné à bord. Le sport cela se pratique en dehors des quartiers n'est ce pas! Les bois, les dunes, la plage pour certains, le premier café venu pour les autres - je ne sais pas si les poitrines se regonflaient à ce régime, mais les bedons en prenaient un coup assurément.





Lorsqu'un de nos ministres a cru constater que les militaires avaient la poitrine creuse.

Les Belges ont une propension marquée pour appuyer le moment de détente par un verre de bière, comme autrefois on appuyait l'envoi des couleurs par un coup de canon... On dit d'ailleurs : tu viens boire un coup!... Et cela dans tous les milieux, dans tous les temps - avant guerre par exemple, chez les scouts-marins on faisait de l'aviron dans de vieilles baleinières sur le canal d'Ostende à Oudenburg et bien! à mi chemin, passé l'Union Chimique, il y avait sur la berge un estaminet, où, lève-rame général, tous descendaient prendre une chope. Alors faut pas demander, quand ils sont devenu grands, de changer de manière. Sur le même canal, les gars du KMP (vous savez bien : le Katie Mines Party... Non?... J'expliquerai après) qui étaient des fortiches de l'aviron de mer, qui s'étaient alignés dans une course de baleinières, avaient embarqué un bac de bière sous un banc, et s'envoyaient un petit réconfortant chaque fois qu'ils avaient pris deux trois longueurs d'avance sur les autres concurrents, et au grand scandale des organisateurs ont encore gagné la course haut la main. Je devrais dire Haut le coude! Nos marins, au cours des ans, se sont toujours montrés très forts dans ce sport là (l'aviron, pas l'autre). La Force Navale a fièrement entretenu, de très fortes équipes de rameurs qui étaient dotées de merveilleux skiffs des huit de pointe dont le coach était le Chief de la N.P. (la « Enpie » c'est la police-navale) fort célèbre tant dans la Marine que dans les milieux sportifs militaires, nationaux et internationaux où il défendait admirablement l'honneur de notre pavillon. Ses athlètes étaient triés sur le volet entraînés très sérieusement et recevaient des rations supplémentaires de lait dont tout le monde était jaloux. Allez-savoir pourquoi! le lait c'est juste bon pour les chats. Aussi chaque fois que l'occasion se présentait en rade de quelques ports anglais, acceptait on volontiers des rencontres à l'aviron qui opposaient Anglais et Belges. Et tout le monde se souvient de la fois où les Belges ont été honteusement battus par l'équipage du whaler de l'HMS.

Après la course, les Belges penauds, remontaient leur baleinière dans ses davières lorsqu'ils s'aperçurent avec rage que l'adversaire y avait accroché un seau. Profitant du briefing qui avait rassemblé les participants avant la course un de leur plongeur avait pu sans être détecté commettre ce crime. Les protestations indignées des nôtres se heurtèrent à de gigantesques éclats de rire; l'humour anglais avait visiblement pris le pas sur le Fair-play du même nom. Ha ha...

L'humour britannique n'est pas aisément perceptible par tout le monde. Il est fait de conventions et sert souvent à se tirer favorablement de situations parfois pénibles. A bord

de la deuxième Algérie que nous avions acquis en 51 à Chatham, le HMS Cadmus rebaptisé Georges Lecoq, il y avait un commandant devenu célèbre pour une répartition inattendue à un ordre sec de son chef de flottille d'avoir à garder plus rigoureusement son poste dans la ligne de file: Vous savez le fameux: «Keep Stations!» impératif qui vous tombait dessus si on avait le malheur de faire une embarquée. Il avait répondu: «Sorry! My gentlemen's gentleman shot me in the as!» Ce qu'on pourrait traduire par: Excusez-moi! Le gentilhomme en charge de ma Seigneurie m'a tiré un coup de pistolet dans le c...! Ce qui justifiait évidemment l'embarquée. En effet le Steward du Commandant qui nettoyait ou lui préparait son revolver, en avait maladroitement laissé partir un coup et blessé le pauvre homme là où je pense. Le bruit de la déflagration, puis l'émotion de ceux qui étaient à la passerelle avaient fait négliger l'attention constamment requise à la tenue de poste et le navire avait pour quelques instants fait un écart.

Un autre capitaine d'un Destroyer était, au cours d'une manoeuvre mal comprise, passé devant la proue du porte-avion amiral qui avait coupé le destroyer en deux. La partie avant flottait encore lorsque son capitaine eut la stupefaction de recevoir du porte-avion le message suivant: «what are your intentions now?» (Qu'allez-vous faire maintenant?)

L'autre lui a répondu aussi sec: «To buy a farm!». Je vais aller m'acheter une ferme!...

Il faut le faire non? Je crois qu'il faut des années d'entraînement et peut-être des générations de pratique du self control pour pouvoir professer un tel flegme devant une situation aussi tragique.

Nos officiers ne se défendaient pas mal non plus. Cela ne leur valait pas toujours de bonnes notes d'ailleurs. Le Capitaine D. apercevant sur le navire qui le suivait l'officier de quart qui ne portait pas sa casquette, le scrongneugneu reclama à l'instant de connaître le nom du coupable.

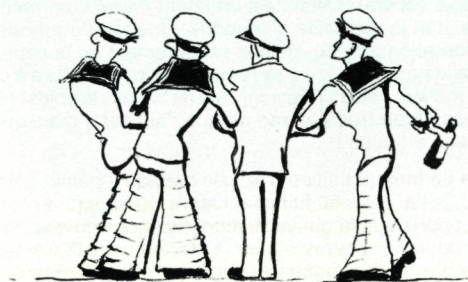
La réponse arriva: «Yul Brynner» du nom de l'acteur le plus chauve de tout le cinéma américain! Le héros de l'affaire, le lieutenant Decrop était en effet assez chauve, il était redevenu pilote de mer après la guerre et faisait par malheur un rappel dans cette division là. Le commandant F.D. ayant reçu un «petit bleu», comme il appelait les messages confidentiels qui arrivaient sur papier bleu, qui lui reprochait Dieu sait quoi et qui, demandait une justification ne put s'empêcher de répondre par un message impertinent: «votre XYZ Ack. Référence Mathieu 7.3 » A l'Etat Major du COMAR on ne comprit pas immédiatement le sens de la réponse et les engueulades des fusaient, quant quelqu'un s'avisa qu'il s'agissait peut-être d'une référence à St Mathieu. On couru mander l'aumonier qui consulta la Bible. Mathieu 7.3. s'y lisait: Pourquoi regardes-tu la paille qui est dans l'oeil de ton frère, alors que tu n'aperçois pas la poutre qui est dans le tien?...

Je ne crois pas qu'on ait apprécié cela en haut lieu et je pense qu'il a dû aller expliquer de vive-voix ce qu'il entendait par là.

L'autorité navale supérieure n'était pourtant pas fermée au sens de l'humour - Un beau soir dans un bar select de la ville, le Commodore buvait un petit verre avec quelques amis, il était fort tard; entrent trois lascars de matelots, le cap sur l'oreille, les parements de manche retroussés, très en forme... et tout étonnés de tomber sur le Commodore Celui-ci regarde ostensiblement l'heure à sa montre bracelet. Oui évidemment il était bien plus de dix heures et demie, heure à laquelle les matelots devaient avoir rallié le bord. Il était même plus de minuit, prolongation de soirée à laquelle on avait éventuellement droit, une fois par semaine et encore, pour de bonnes raisons: la fameuse «permission de minuit» Ben non! Visiblement ces trois là étaient «Adrift». Le Commodore leur demanda poliment: «Mais qu'est ce que vous foutez ici si tard!» et mes gaillards



sans se démonter de répondre: «Respects Commodore, nous, on fête la St Georges» Le Commodore interloqué leur dit «mais ce n'est pas la St Georges aujourd'hui!» Non rétorquent nos matafs mais nous trois on s'appelle Georges et le jour de la St Georges lui était de quart, et lui, il était en mer et moi j'étais puni, alors aujourd'hui qu'on est libres tous ensemble, on fête la St Georges. C'est bien, dit le Commodore et comme je m'appelle Georges moi aussi Je vous paie un verre!...



La Saint Georges!

Sitôt dit sitôt fait - et après en avoir descendu quelques uns, le Commodore embarque nos amis dans son Staff-car et les ramène à bord. Là, devant l'officier de quart stupéfait, tout le monde se quitte en se souhaitant encore chaleureusement bonne fête.

Quelle fête? Mais la St Georges, Lieutenant!

Bon, bon, bon! Vous allez croire que je n'ai que des souvenirs de blagues à raconter et vous allez vous imaginer que je suis devenu un de ces petits vieux qui ne font que répéter «Ah! C'était le bon temps!» (Parsqu'en ce temps là ils avaient vingt ans et toute leurs dents et qu'ils plaisaient aux jolies pépées) Ben non! On a mangé de la vache enragée comme tout le monde, mais le but n'est pas de se faire plaindre et la misère morale et matérielle qu'on a connu n'est pas un «faire-valoir» Faut le dire, les débuts de la Force Navale ont été pour beaucoup une vache de déception. Quand la guerre s'est terminée, les Kakis ont retrouvé leurs casernes. Où ils se sont pointés retrouvant leurs bureaux et sachant quand même comment faire pour obtenir ce qu'ils avaient manqué. Ils ont gratté les Croix Gammées et remplacé les portraits du Roi et de la Reine qu'ils ont retrouvés dans les caves et les greniers et obtenu l'aide généreuse des armées anglaise et américaine.

Ce qui leurs permit quand-même d'assurer la soudure et de repartir comme avant... Mais nous les Marins, nous n'avions rien que nos bateaux et les uniformes que nous portions sur le dos. Pas de caserne, ni d'arsenal, ni même de port militaire, rien. La Navy s'était heureusement installée en force à Ostende et à Anvers. Réquisitionnant force immeuble, hotels et bureaux, occupant les capitaineries des ports et les pilotages. A Ostende la Caserne du 31ème de Ligne servait de Transit camp anglais pour les troupes qui arrivaient par bateau et pour celles qui attendaient leur embarquement. Le Commandement naval à terre se garnissait petit à petit des officiers de marine belge que la Navy avait sur ses navires et qu'elle retirait pour les envoyer occuper des postes dans leur pays, comptant sur eux, sur leurs connaissances des lieux, des gens, de la langue pour se faciliter la tâche. Ces officiers belges sous l'uniforme anglais, parlant l'anglais depuis quatre ans, ne se connaissaient pas entre eux pour la plupart. Ils étaient arrivés en Angleterre par des filières différentes parfois à des années d'intervalle. Seuls ou par petits groupes et s'étaient fon-

du dans le Navy. Maintenant plus rien ne les distinguait des Anglais, pas de badge ou d'insigne belges pour les distinguer. Ils étaient complètement intégrés dans la Royal Navy, où ils ne formaient pas, quoiqu'on en raconte maintenant, un embryon de Marine belge, ni même une Section belge dans la Royal Navy. Mais comme la paye était légèrement différente de celle des Anglais et pour pouvoir aisément les recenser, les registres anglais mentionnaient leur origine sous les lettres RN-SB (Royal Navy - Section belge.)

Ces officiers là, lorsque l'Allemagne finalement capitula le 8 mai 1945, sentirent combien leur situation était devenue précaire. Qu'allaient ils devenir maintenant que la guerre était finie. Pour ceux qui avant-guerre étaient pilotes de mer, ou officiers de malles Ostende-Douvres, il leur était possible de reprendre leur ancien métier. Mais il se faisait que l'Administration de la Marine qui à Londres avait été une sorte de Ministère belge de la Marine, poussée par la Royal Navy, poussait à son tour le gouvernement belge à peine reconstitué à conserver tous ces marins belges et ces officiers entraînés, formés et expérimentés par quatre ans de guerre navale pour assurer entre autre le déminage maritime, non seulement des eaux territoriales mais d'une zone attribuée à la Belgique et qui s'étendait entre celles de la France et des Pays-Bas bien au large jusqu'à la zone Anglaise.

Les officiers savaient cela et voyaient aussi les hésitations du gouvernement à se prononcer, et ils étaient inquiets à juste titre sur le sort qui leur serait réservé. En plus de cela, il faut le dire, la déception de ne plus faire partie de la grande et formidable Royal Navy était dure à encaisser.

Une malle Ostende-Douvres avait été réquisitionnée et servait de logement, de mess et de quartier-général à nos Navy-men, c'était la malle Princesse Marie Josée. Le P.M.J. comme on disait. Il en reste la barre du gouvernail en souvenir au Mess des officiers à Ostende.

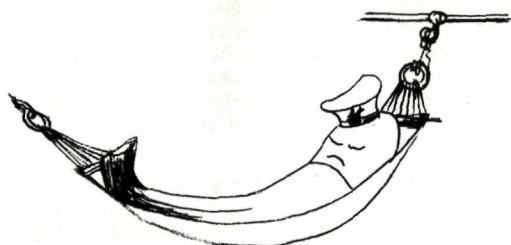
Les matelots belges dans la Royal Navy, presque tous d'anciens pêcheurs ou marins des malles, étaient peu nombreux. Ils avaient fourni les équipages de deux corvettes et de huit dragueurs de mines. Ils se sont trouvés renforcés après la «Libération» par un bon millier d'engagés volontaires qui s'étaient pressés aux bureaux d'engagements de Bruxelles et d'Anvers pour prendre part eux aussi au grand baroud qui devait foutre les Boches dehors, définitivement et une fois pour toutes...

C'étaient pour la plupart des citadins, des étudiants, des élèves des écoles de navigation, des cadets de la marine des scouts-marins de bons petits jeunes-gens aimant la mer, les bateaux et l'uniforme bleu marine et sur lesquels s'exerçait l'attraction irrésistible de la Navy.

Tout ceux-là après avoir subi leur entraînement au camp de Skegness en Angleterre, furent renvoyés en Belgique où rien ou très peu de chose était préparé pour les recevoir. Là aussi la déception était grande. La guerre avait fini trop tôt pour eux. Ils étaient partis tout feu tout flamme, ils avaient accepté avec le plaisir de la nouveauté, il faut bien le dire, la rude discipline britannique, la nourriture étrange mais abondante, les salles de classe, les chambres où l'on crochait son hamac comme à bord, pour apprendre à dormir le corps en forme de banane. Ils s'étaient peu à peu habitués aux coups de gueule des gradés, aux grossièretés de langage des matelots anglais, tout cela pour se trouver débarqués, sans combats, sur les quais d'Ostende. On les avait fourrés dans de vieux baraquements allemands qu'ils avaient appelés «HMS BUCHENWALD»



Alors, la guerre finie, les pistons commencèrent à marcher, c'est à qui connaissait un ministre, un attaché de cabinet, un général rentré d'un Oflag.



Le corps en forme de  
banane ....

Les papas de nos bons petit jeunes gens B.C.B.G. se dépensèrent à qui mieux mieux pour obtenir leur libération. Les étudiants furent les premiers libérés de manière à ne pas manquer la rentrée universitaire. Les rangs s'éclaircissaient tous les jours et cela devenait inquiétant. Les dragueur de mines connaissaient une nette pénurie de matelot. On a même été jusqu'à aligner tout le monde sur le quai pour composer des équipages au départ des possibilités. Qui est signaleur ici? Bien, vous sur le 189 - et vous sur le 181 etc...

Le directeur général de l'Administration de la Marine, Mr Henri Devos se battait pour garder ses bateaux et ses marins.

Le gouvernement ne se décidait toujours pas. Les journaux se mirent de la partie et se mirent à conspirer la jeune marine renaissante et ses marins. Les quolibets les plus vulgaires, les insinuations les plus malveillantes fusaient.

L'opposition venait d'un petit clan d'opposés viscéraux à la Marine, composé de députés à oeillères, de jaloux et en général de toute la vieille garde « bien pensante ».

«Pensez-donc, Madame, on pourrait obliger nos braves enfants à fréquenter des ports en Belgique et même à l'étranger... ces mauvais lieux... des vilaines gens... du Rhum... du tabac... et des sales maladies donc...»



De duivel is in onze  
parochie aangekomen...

L'atmosphère de dénigrement, de critique, de ricanement était générale. Vous n'allez pas me croire, et pourtant c'est vrai : Lorsque la Force Navale a accepté, faute de mieux, d'installer ses écoles à St Croix lez Bruges, dans l'ancien camp où l'on avait enfermé les inciviques en instance de jugement, le curé du village est monté en chaire de vérité pour avertir ses jouailles du danger qui allait s'abattre sur la paroisse disant : «De duivel is in onze parochie aangekomen onder het uniform van een Zeeman!» (Le diable s'est introduit dans la paroisse sous un uniforme de marin!) Si, si, c'est vrai! Cela c'est vraiment passé comme cela. Telle était la mentalité à l'époque. Une fois l'euphorie de la Libération passée, puis le soulagement de la capitulation allemande, chacun, se remit à tirer la couverture à soi... et la marine... électoralement cela ne fait pas le poids! N'est ce pas? Mon frégaton me dit que j'ai raison mais que je deviens embêtant...

Je m'en fous... d'ailleurs je sais bien qu'il pense comme moi... je l'ai entendu fulminer l'autre jour lorsqu'un copain lui a appris que le gouvernement avait de nouveau réduit les budgets militaires et que la Marine pouvait fermer sa base d'Anvers et oublier son programme de modernisation des frégates.

Le terrien restera toujours un terrien c'est à dire un gars qui ne comprend rien à la mer, aux marins, aux navires. Il ne voit pas à quoi cela peut servir.

A qui cela n'est il pas arrivé, qu'en uniforme d'officier de marine, quelqu'un n'est pas venu demander «Pardon, Chef de gare, à quelle heure part le train de Namur?» C'est même arrivé à un Amiral Anglais dit-on à Victoria Station. Un de ses anciens camarades de classe devenu prêtre et en soutane l'apercevant vint lui demander de la même façon s'ils avait à quel quai partait le train pour Douvres. L'Amiral le reconnaissant lui répondit «Sur le quai 12. Madame!»

Dans l'atmosphère qui prévalait en ce temps là, il faut reconnaître qu'il fallut à nos marins une bonne dose de courage pour entreprendre cette tâche de reconstituer la Marine belge.

Il faut bien le savoir : la Belgique n'aurait plus jamais eu de marine, si cette poignée de marins intégrés dans la Royal Navy, n'avait relevé les manches est attaqué avec les moyens du bord, parfois sans moyens du tout, à la fois le nettoyage des mines marines et en même temps la mise sur pied d'une organisation sérieuse et efficace, et cela, alors que l'avenir ne leur offrait aucune garantie. La guerre était finie, le déminage ne l'était pas. Alors les marins allaient finir cette guerre là aussi. Ils allaient s'y montrer si efficaces, qu'en quelques années ils seront reconnus comme les plus qualifiés de toutes les marines de l'OTAN.

A ceux qui disaient que pour un petit pays comme la Belgique une Marine était inutile et ridicule, on avait beau répondre que la Belgique est plus grande que la Hollande, où que le Danemark, qu'elle compte plus d'habitants que le Danemark, que la Norvège ou que la Suède et que ces pays ne trouvent certes pas ridicule ni inutile d'avoir une marine.

Rien n'y faisait. Que pour continuer la guerre aux côtés de nos alliés anglais on n'avait pas trouvé inutile, ni ridicule, que nous ayons mobilisé tous les marins, tous les pêcheurs belges, qu'on ait réquisitionné tous leurs bateaux et mis à la disposition des alliés tous les navires marchands belges : -100 navires qui étaient en mer lorsque la Whermacht avait déferlé sur notre pays, tout neutre qu'il était, et balayé en un peu plus de deux semaines toute l'armée et abattu tous ses avions. Les marins eux ont combattu encore quatre ans après cela. Nous avons perdu 72 navi-



res; les alliés nous en ont donné d'autres et nos marins sont repartis. Certains ont été torpillés trois fois et sont repartis quand même, comme ce bon papa Geirnaert qui avaient eu les pieds gelés dans un canot dans l'Atlantique et qui, parce qu'il marchais les pieds écartés était appelé «dix heures dix»  
 Vous trouverez cela un peu ridicule Monsieur? et inutile ce courage?

Mon frégaton m'a mis sous le nez un gros livre écrit par un amiral français: l'amiral Pierre Barjot. Il m'a lu ceci: «La Marine est la plus haute et la plus forte école humaine.» Elle est aussi la plus haute école de courage humain. **Les destinées du monde** sont solidaires de l'audace, de la volonté et de l'abnégation des marins de toute race. Les marins sont des hommes libres disciplinés par la mer.

**Ils proviennent des milieux les plus divers et à bord ne constituent qu'une famille. L'union, l'harmonie sont totales.**

A bord, chaque homme, du mousse au Commandant, a ses devoirs, ses responsabilités et le sort de tous peut dépendre de la négligence d'un seul.

Enfin le contact permanent, la lutte avec la mer, et d'autres fois, la confiance dans la mer, tout cela développe l'intelligence, l'aiguise, rend l'homme plus fort, plus astucieux, plus fin et toujours ouvert aux visions nouvelles, aux espérances au progrès..."

Il a bien dit ça, l'amiral Barjot, et nous ne trouvons pas cela inutile ni ridicule de donner à la Belgique des hommes qui auront été formé à cette école là!

Tout beau, tout beau, je grogne, je rogne, je gronde et je me fais penser à VICTOR... Victor c'était un perroquet parleur qui avait atterri, Dieu sait comment, à CENFORNAV - le centre de formation navale de St Croix où, malgré le curé, on s'était quand même installé. Ce qui mettait en joie tout le camp, c'est que outre les sempiternels cocos-coco's le stupide volatile criait aussi VICTOR, qui était le nom du Colonel qui commandait le Centre en ce temps là. Un jour qu'un officier Kaki entra dans ce mess et s'approcha de la cage, l'oiseau se mis à hurler, à se démener, à crier comme un possédé: Pongo... Pongo... Pongo...

Tout le monde, riait sous cape, sauf notre Kaki, et le plus beau c'est que chaque fois qu'un Kaki apparaissait l'animal repiquait une crise, hurlait de colère et crachait son insulte: Pongo! Pongo! Pongo!

Personne n'y comprenait rien, le Victor s'était toujours montré inoffensif et cabotin comme tous les perroquets... Jusqu'au jour où l'on surprit un des stewards du mess des officiers qui avait revêtu une veste de battle dress Kaki, occupé à asséner des coups à la cage et à l'animal, en lui hurlant: Pongo. Pongo. Pongo...

La pauvre bête ainsi traitée voyait rouge évidemment à chaque fois qu'apparaissait un battle dress Kaki... J'ai bien peur d'être devenu comme Victor... J'ai des allergies. Come on, Cheer up, boys, on les aura les... et à la prochaine.



tous droits de reproduction, de traduction  
 réservés  
 pour tout pays y compris l'URSS.



## TEGEL ZEEMACHT

Faïencetegel met wapenschild van de Zeemacht verkrijgbaar bij Neptunus

Prijs: 120,- fr. B.T.W. inbegrepen.

Wordt niet verstuurd per post.

## CARREAU FORCE NAVALE

Ce magnifique carreau en véritable Faïence avec emblème de la Force Navale peut être obtenu à Neptunus.

Prix: 120,- fr. T.V.A. comprise.

Ne sera pas envoyé par la poste.





**VOOR UW BESTELLINGEN — POUR VOS COMMANDES**  
**Bankrekening 473-6090311-30 Compte de/van Neptunus**



**NIEUW - NOUVEAU - NIEUW - NOUVEAU**

De «Bal Cap» - Le «Bal Cap»

Prijs - Prix: 300,- fr. + 31,- fr. port

De «T-shirt» (3 kleuren) - Le «T-shirt» (3 couleurs)

Prijs - Prix: 350,- fr. + 31,- fr. port

De Strandzak - Le sac de plage

Prijs - Prix: 100,- fr. + 31,- fr. port



# ZEEBRUGGE HOOGTEPUNT VAN DE «CUTTY SARK TALL SHIPS RACE 1990»

Door Henri ROGIE

Het unieke schouwspel van grote, vierkant getuigde schepen, barken, barkentijnen, brikken, schoeners en andere zeilschepen die deelnemen aan de «CUTTY SARK TALL SHIPS RACE 1990», zal in Zeebrugge plaatsvinden van 3 tot 9 augustus voor de grootse finale van de regatta 1990.

De «CUTTY SARK TALL RACES» worden ingericht door Sail Training Association van Portsmouth. De eerste wedstrijd start te Plymouth op 7 juli 1990 en gaat naar La Coruna in Noord-Spanje. De vloot zet dan koers naar Bordeaux, van waaruit de laatste race naar Zeebrugge vertrekt op 24 juli. Het binnenlopen in onze Noordzeepoort is voorzien op 3 augustus.

Meer dan 200.000 jonge mensen uit alle landen zullen de schepen van de Cutty Sark-vloot bemannen en een programma van ontspanning en sightseeing wordt voor hen georganiseerd door het Comité ZB '90 gedurende hun vierdaags verblijf in Brugge/Zeebrugge.

## De Cutty Sark Trofee

Eén van de hoogtepunten van het bezoek zal de prijsuitreiking zijn te Brugge op 6 augustus 1990, dit in aanwezigheid van een lid van de koninklijke familie. De belangrijkste prijs die uitgereikt wordt is de Cutty Sark Trofee, een prachtige zilveren repliek van de beroemde clipper. Dit is de enige prijs waarvoor er geen competitie is.

Niet de Sail Training Association beslist wie deze ongewone trofee wint. De winnaar wordt aangeduid door de kapiteins van alle schepen die van de wedstrijdvloot deel uitmaken. Aangezien zij op hun beurt te rade gaan bij hun bemanningen, kan gerust beweerd worden dat de Cutty Sark Trofee toegekend wordt door diegenen die aan de zeilwedstrijd werkelijk deelgenomen hebben.

De trofee gaat naar dat schip en naar dié bemanning die geoordeeld worden het meest te hebben bijgedragen tot het bevorderen van de internationale vriendschap en de internationale verstandhouding in de loop van de race. Tot de vroegere winnaars van deze prijs behoort de «ZENOBE GRAMME» van de Belgische Zeemacht, die de trofee in 1976 won.

## BRUGGE/ZEEBRUGGE als gasthavens

In tegenstelling met de onpare jaren waar alleen kleinere zeilschepen deelnemen aan deze wedstrijd, kunnen in de pare jaren ook de grootste windjammers zich inschrijven. Aldus mag op 9 augustus 1990 een enig spektakel verwacht worden aan de Belgische kust wanneer deze windjammers onder zeil aan de horizon zullen verschijnen.

Zoals hierboven gezegd berust de organisatie van deze internationale zeilrace bij de SAIL TRAINING ASSOCIATION van Portsmouth. Die vereniging stelt zich tot doel jongeren van alle landen tussen 16 en 25 jaar de gelegenheid te geven de internationale vriendschap te bevorderen door elkaar te ontmoeten n.a.v. zeilwedstrijden op zee. Het uiteindelijke doel is het versterken van de samenhang.



Ook "onze", ZENOBE GRAMME mocht ooit de "Cutty Sark Trofee" ontvangen.

Voor de Sail Training Association is het beslist geen eenvoudige taak om ieder jaar de vier havens aan te duiden tussen de 10 à 15 steden die zich telkens kandidaat stellen om de vloot te ontvangen. Brugge prijst zich dan ook overgelukkig om, net als in 1985, nu opnieuw de gelegenheid te krijgen een honderdtal schepen, waaronder de grootste ter wereld, te mogen ontvangen.

Meer dan 2.000 bemanningsleden van 15 verschillende nationaliteiten zullen genieten van de Brugse gastvrijheid. Hiertoe werden door de Stad en het Havenbestuur verschillende comités opgericht, die nu volop in actie zijn om een volwaardig programma op punt te stellen. Hierbij kan gerekend worden op de medewerking van ondermeer de Belgische Zeemacht, die opendeurdagen inricht bij deze gelegenheid.

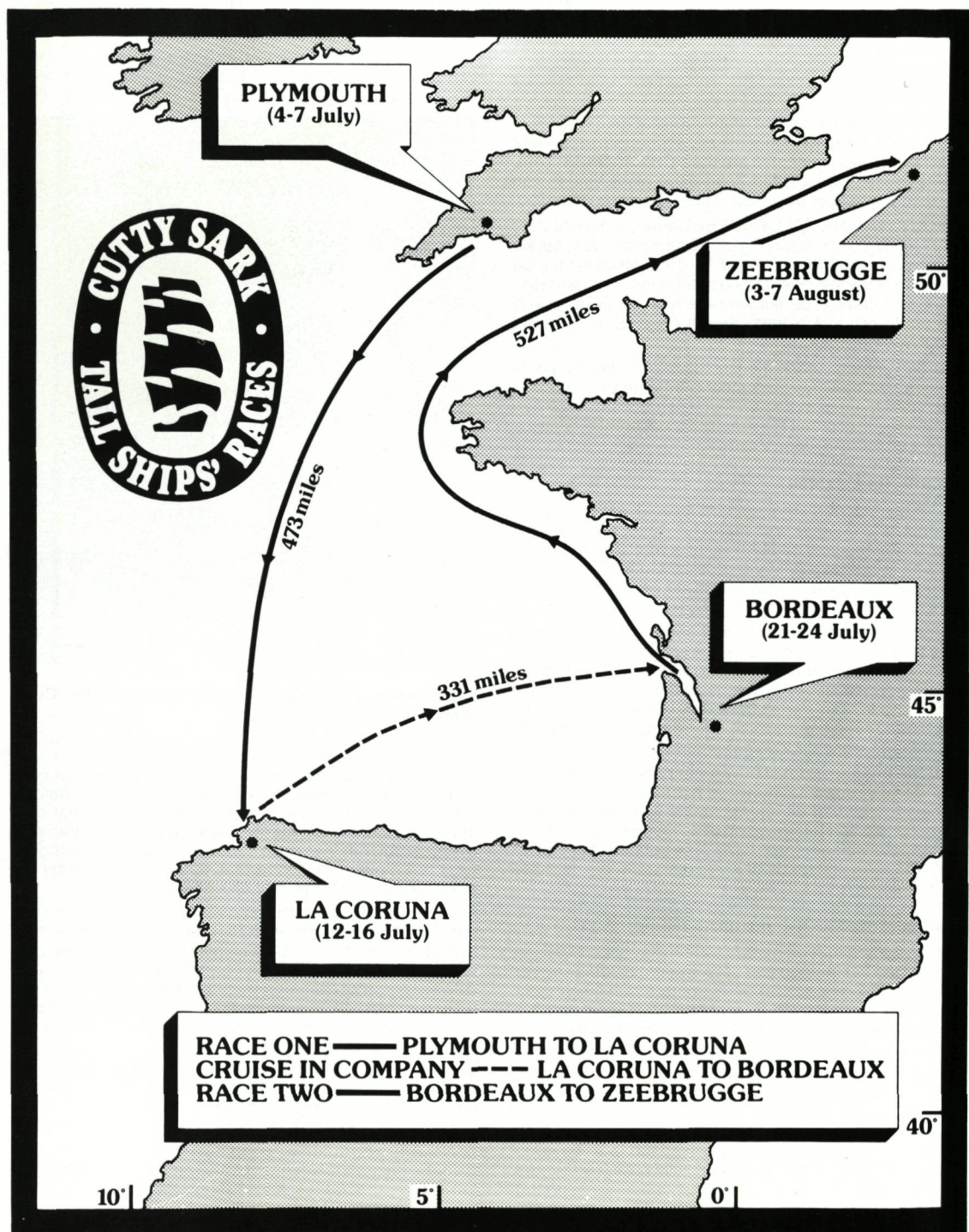
Zoals in 1985 zullen de schepen opnieuw in Zeebrugge en Brugge afmeren, enerzijds in het Noordelijk Insteekdok en anderzijds te Brugge aan de Quenastkaai. Ruim 100 zeilschepen worden in beide havengedeelten verwacht.

Zoals in 1985 worden de bemanningsleden rondgeleid in Brugge, krijgen gelegenheid tot reietochten, sightseeing-tours, recepties, barbecues en schouwburg. Een ontvangst van de kapiteins wordt gepland op het stadhuis.



Programma van de «Cutty Sark Tall Ships Race 1990»

	Aankomst	Vertrek
Plymouth	4 juli	7 juli
La Coruna	12 juli	16 juli
Bordeaux	21 juli	24 juli
Zeebrugge	3 augustus	7 augustus







▲ Amerigo Vespucci (Italië)

▼ Sangres (Portugal)





Hoogtepunten van het programma worden ongetwijfeld maandag 6 en dinsdag 7 augustus met de optocht van de bemanningen door de stad Brugge van het Zand naar de Burg, waar de Prizegiving Ceremony zal plaats grijpen in tegenwoordigheid van de ambassadeurs van de deelnemende landen en een lid van onze Koninklijke Familie. Vervolgens zal in de stadshallen het Banket van de Witte Roos worden opgediend voor de kapiteins en de eregenodigden, terwijl een Breugelmaaltijd wordt aangeboden aan de scheepsbemanningen in de Beurshallen.

Op dinsdag 7 augustus zal het publiek kunnen genieten van een enig spektakel, een historische evocatie op het kanaal Brugge-Zeebrugge, waarna een garden-party bij het uitvaren van de bemanningen, die feestelijkheden zal afsluiten.

De grote zeilschepen zullen onder zeil gaan bij het uitvaren en in lijn paraderen voor onze Oostkust tot Kadzand. De kleinere zeilschepen daarentegen zullen de steven onmiddellijk noordwaarts wenden om verder deel te nemen aan een zeilrace tussen Zeebrugge en Amsterdam.

Zoals reeds gezegd zullen de Opendeurdagen van de Zee-macht plaats grijpen in de Marinebasis te Zeebrugge van 3 tot 5 augustus 1990, zodat hier werkelijk zal kunnen gesproken worden van een unieke maritieme gebeurtenis in België.

#### Activiteiten voor het groot publiek

In het raam van de «Cutty Sark Tall Ships Race 1990» wordt voor het «sea-minded» publiek volgend programma gepland:

1) Het afmeren in de nabijheid van de Kruispoort te Brugge vanaf 15 juni tot 7 augustus van een repliek van een Portugees karveel - lengte 26 meter - uit de XVIe eeuw, dat inderdaad nog de verbinding heeft verzekerd tussen Lisabon en Brugge. Waarachtig een uniek tafereel!

2) Tentoonstellingen:

\* «Portugeze Ontdekkingsreizen en de Noordzee» van 15

juni tot 15 juli in de stadshallen van Brugge.

\* Oude kaarten «Flanders and the Seven Seas» van 20 juli tot 15 augustus in het Gemeenschapshuis te Zeebrugge. Nadien in de stadsbibliotheek «Biekorf».

\* «Haven van Zeebrugge vandaag» van 1 tot 15 augustus in de ontvangzaal van de BBL, Markt te Brugge.

3) Portugeze Polklore, gastronomie, Handel en Toerisme in samenwerking met het Comité voor Initiatief en Handelsgebuurtekringen.

4) Maritieme Filmweek van 3 tot 10 augustus in alle kinemazalen van Brugge.

5) «Vlootdagen 1990» ingericht door de Belgische Zee-macht in de Marinebasis van Zeebrugge.

6) Historische evocatie van de ontmoeting in Brugge in 1520 van de Europese humanisten Erasmus, J.L. Vives en Thomas Morus per schip op het Boudewijnkanaal op 7 augustus.

#### Allen naar Brugge/Zeebrugge van 3 tot 7 augustus 1990

Al wie belang stelt in het maritiem gebeuren in ons land spreekt beslist af te Brugge/Zeebrugge in de periode van 3 tot 7 augustus 1990.

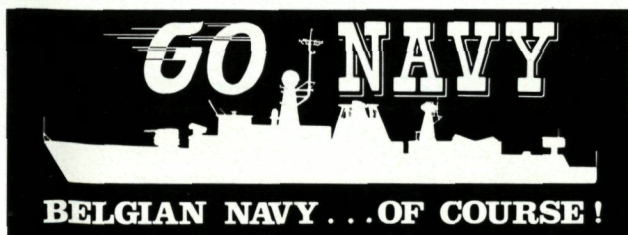
Het wordt alsdan beslist een uitzonderlijke maritieme gebeurtenis in België. Niet enkel het aanleggen van de zeilschepen, het bezoek ervan door het publiek, en de talrijke festiviteiten die hiermee gepaard gaan, zijn unieke evenementen voor ons land. Ook en vooral het uitwuiven van de personaliteiten op dinsdag 7 augustus wordt een enige gebeurtenis. Dit gebeurt met behulp van de nieuwe staatsiesloep van Brugge, door roeiers bemand en geloodst van Brugge tot Zeebrugge via het Boudewijnkanaal.

Hiermede willen de inrichters van de Brugse activiteiten, o.l.v. Ere-Kapitein-ter-Zee NEVENS van de Belgische Zee-macht, de gebeurtenissen van 1521 op waardige wijze evoceren, toen Karel V en onze regentes Margareta van Oostenrijk uitgeleide deden aan de grootste Europese humanisten die aldan in Brugge samenkwamen.



**ZELFKLEVER**

25 F  
Portkosten 14 F



**AUTO-COLLANT**

25 F  
Frais de port 14 F



## LEON SPILLIAERT

Oostende, 28 juli 1881  
Brussel, 23 november 1946

Door Norbert HOSTYN, Conservator Stedelijke Musea Oostende. Lic. Kunstgeschiedenis

### Jeugd

De blikslager Carolus-Winocus-Josephus SPILLIAERT (Sint-Winoksbergen/Bergues, 1771 - Oostende, 1815) was omstreeks 1795 uit het verarmde Frans-Vlaanderen naar Oostende komen wonen. Hij was Léon's over-grootvader. De familie groeide, breidde uit...

Een verre verwant en tijdgenoot van Léon, de zo'n 20 jaar oudere Emile SPILLIAERT (Oostende, 1858-1913), parapluhandelaar van beroep, was een niet onverdienstelijk landschap- en marineschilder wiens stijl sterke verwantschap vertoonde met deze van James ENSOR's vroege landschapstudies. Emile SPILLIAERT was trouwens van heel nabij betrokken in het Oostendse kunstleven van zijn tijd.

In 1894 was hij medestichter van de **Cercle des Beaux-Arts d'Ostende**, samen met ondermeer James ENSOR. Emile kende de jonge Léon zeker, maar of hij de beroepskeuze van de jongen op een of andere wijze heeft beïnvloed, is niet gekend.

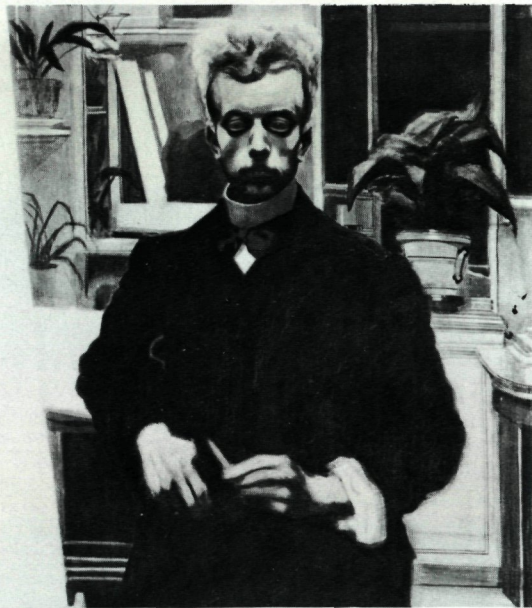
In Oostende beschouwde men de SPILLIAERT's als een wat exentrieke familie. Vooral Leon's vader Léonard-Hubert genoot een unieke reputatie. Hij was niet alleen gekend als een standingsvolle parfumeur en hofleverancier van Leopold II, maar hij ging dolgraag met mensen om, was spraakzaam en bezat een grote dosis galgenhumor.

De moeder, Léonie JONCKHEERE, was uit ander hout gesneden: wilskrachtig, hooghartig en eigenzinnig, bovendien streng rooms-katholiek opgevoed. Haar levensopvattingen waren dus niet identiek aan deze van haar echtgenoot.

De kinderen in het gezin SPILLIAERT, Maurice, Madeleine en Léon, hadden allen een sterk individueel karakter. Léon, de oudste zoon, was van jongsaf een dromer met een sterke wil tot persoonlijkheid, een introvert van een zeer grote gevoeligheid. Ondanks zijn scherpzinnige intelligentie, zijn grote verbeeldingskracht en een opvallend sterk geheugen koesterde hij niet de minste ambitie op studiegebied. Tijdens zijn leerjaren aan het O.L.V.-College te Oostende (rond 1895), waarvan ook James ENSOR en Jan DE CLERCK oud-leerlingen zijn geweest; staken zijn schriften en leerboeken vol eigenaardige schetsen en tekeningen.

De SPILLIAERT's lieten hun kinderen echter toe hun persoonlijkheid te ontwikkelen in de richting die zij verkozen. Léon SPILLIAERT bezat ook een avontuurlijke geest. Hij wilde op zeker ogenblik zeeman worden. Daar hij niet de minste sportieve aanleg bezat is daar nooit iets van terechtgekomen.

Het verlangen naar «exotische en verre landen», heeft hem nooit meer los gelaten. Hij wilde alles zien met eigen ogen.



Leon Spilliaert. Zelfportret 1907

SPILLIAERT bezocht tijdens zijn leven verschillende landen op het vasteland maar, zijn pogingen om reizen te ondernemen buiten West-Europa zijn steeds gestrand.

Men beweert dat SPILLIAERT nooit een academie bezocht. Dit is in zoverre juist dat, toen hij rond zijn achttiende jaar de tekenacademie van Brugge bezocht hij er na 14 dagen wegbleef. Men aanziet SPILLIAERT dan ook als het prototype van de autodidact onder de moderne schilders in België.

Een kunstenaar die van het begin af zichzelf was en er niet meer vanaf geweken is. Dit heeft hij zo waar gemaakt, dat men vergeten is dat ook hij zijn strijd heeft gekend. Ergens hinderde zijn denkersnatuur hem bij het begin. Door zijn veelzijdigheid en de ernst waarmee hij een antwoord zocht op de vraag naar de zin van het bestaan twijfelde hij aan zijn levensbestemming.

Léon tekende veel, maar bevredigde tegelijk zijn grote leeshonger. Reeds vroeg kwam hij in aanraking met de eigentijdse literatuur. Zijn voorkeur ging uit naar de symbolisten.



Ook was hij een fervent wandelaar. Zee, bos, natuur spelen ook in zijn werken een grote rol. Naast zijn natuurlijk tekentalent bezat hij ook schrijversgaven. Hij schreef, vermoedelijk onder invloed van F.

NIETZSCHE, met wiens werken hij reeds in 1899 in aanraking kwam, tussen 1900 en 1910 een honderdtal Franse gedichten met een sterk athéïstisch accent. Deze gedichten zou hij later hebben vernietigd. Nadien heeft hij

**Léon Spilliaert. De Vissersvrouw**

Van op de kaai staart ze naar de boten in de dokken. De roodbruine zeilen zorgen voor een ongewone achtergrond.







▲ **DUNEN** — Bij vele kunstschilders is het duinenzicht een constante. Ook SPILLIAERT heeft het thema meerdere keren behandeld.

▼ **DOKKEN TE OOSTENDE** — Geen exact-topografische weergave bij SPILLIAERT, maar een resumerende impressie vol artistieke vrijheid.





het menige keer herhaald: «Ik zou schrijver geworden zijn was ik geen schilder geworden». Met deze uitspraak was niet de minste eigenwaan gemoeid. Vele van zijn vrienden immers, zullen later kennis maken met zijn grandioos vertellerstalent. Vele van deze verhalen baadden in een Edgar Allan POE-atmosfeer en lieten een onvergetelijke indruk na. Geen van deze verhalen zijn opgetekend geworden.

Zijn complexiteit, zijn uiterst prikkelbare zintuigen, zijn ongeduldig en hypergevoelig temperament gingen gepaard met een wankele gezondheid. Reeds in zijn jongelingsjaren leed SPILLIAERT aan maagstoornissen, die hem vele pijnlijke uren bezorgden.

### Bij Edmond Deman te Brussel

Op 7 september 1902 werd SPILLIAERT voor een bepaalde proeftijd door uitgever Edmond DEMAN in dienst genomen. Zijn vaste indiensttreding ging pas in op februari 1903. Bij zijn aankomst in Brussel bevond SPILLIAERT zich in een depressieve toestand. Het was bij DEMAN, die een grote sympathie voelde voor SPILLIAERT, dat hij het begrip en de aanmoediging vond die hij zo nodig had. Nooit werd een buitenstaander tot de huiskring van DEMAN toegelaten. Doch SPILLIAERT werd er tijdens de avonden meermaals uitgenodigd. Iets waarvoor hij bijzonder gevoelig was. Het was dan ook daar dat hij in aanraking kwam met het werk van oude en jonge meesters via kunstreproducties en tentoongestelde kunstwerken.

DEMAN was niet alleen een groot uitgever, maar ook een uitstekend mensenkenner en pedagoog, die jonge kunstenaars in wie hij iets zag, een kans gaf. Er kwamen vele, thans reeds lang beroemde kunstenaars bij hem over de vloer.

Hij introduceerde o.m. James ENSOR en Theo VAN RIJSELBERGHE. Hij hing schilderijen van hen op in zijn burelen om ze onder de aandacht te brengen van mogelijke kopers daar hij financieel niet bij machte was ze allemaal voor zichzelf te behouden. Ook SPILLIAERT's werk werd er getoond. Zonder succes echter. Men vond zijn werk halucinant en veel te somber.

Aan de uitgeverij was ook een boekhandel verbonden. DEMAN was de uitgever van Fernand CROMMELYNCK, Maurice MAETERLINCK en Emile VERHAEREN. Hij gaf ook gravures uit, o.m. de lithografiën van Odilon REDON: «La Tentation de St.-Antoine» en «Les Fleurs du Mal». Deze werken van O. REDON maakten een bijzondere indruk op SPILLIAERT. Men mag eerder aannemen dat er een bepaalde geestesverwantschap tussen beide bestond dan dat SPILLIAERT één van de navolgers van REDON zou zijn geweest. SPILLIAERT bleef slechts tot juli 1903 in dienst bij DEMAN. Vele pogingen van DEMAN om SPILLIAERT te lanceren waren op een teleurstelling uitgelopen. Het vriendschappelijk contact met zijn werkgever bleef echter bestaan. Door toedoen van SILLEYE, verloofde van één van de dochters van DEMAN en één van de expeditieleiden welke in opdracht van Leopold II deelnam aan de ontdekkingsreizen in Kongo, besloot SPILLIAERT kort daarop zijn diensten aan te bieden bij de Onafhankelijke Kongostaat. SPILLIAERT's diensten werden echter geweigerd omwille van zijn algemene gezondheidstoestand.

Het was in Parijs, in febr. 1904, dat SPILLIAERT zijn eerste, werkelijke contacten had met E. VERHAEREN. Met een schriftelijke aanbeveling van E. DEMAN op zak, waarin deze aan E. VERHAEREN vroeg SPILLIAERT met raad en

daad bij te staan, vertrok SPILLIAERT op het einde van januari 1904 naar Parijs. Hij wilde er zijn geluk beproeven bij een uitgever of drukker van kunstboeken. E. VERHAEREN bracht hem aldaar met vele van zijn vrienden alsook met verschillende kunsthandelaars in contact. Er ontstond een grote vriendschap tussen de oudere meester en de jonge kunstenaar.

SPILLIAERT bleef nochtans niet in Parijs. Nog binnen hetzelfde jaar, in de maand november, was SPILLIAERT terug in Oostende. Hij is er medewerkend lid geworden, meer op verzoek van de inrichters dan op eigen initiatief, van de Lees- en Kunstkring «De Dageraad» welke opgericht was geworden door J.J. l'Abbe.

Tot aan zijn huwelijk in 1916 ging hij wel ieder jaar voor een korte tijd terug naar Parijs. Hij ontmoette er o.m. Max JACOB en PICASSO. Hij reisde ook verschillende keren naar het zuiden van Frankrijk.

Emiel VERHAEREN en Paul E. JANSON waren zijn eerste kopers. Rond die tijd leerde SPILLIAERT ook Stefan ZWEIF kennen, de Oostenrijkse dramaturg, novellist en dichter wiens werk steunde op de begrippen van FREUD's psychoanalyse. Door bemiddeling van E. VERHAEREN stelde SPILLIAERT omstreeks 1905 voor de eerste maal tentoon in het Lentesalon te Brussel. Zijn werk werd sindsdien regelmatig tentoongesteld in de voornaamste Europese landen o.m. België, Duitsland, Frankrijk, Hongarije, Italië, Nederland en Polen. Het belijden van manifesten interesseerde hem zeer weinig. Indien hij zich gewillig liet maken van verschillende kunstkringen was het uit zijn voor collegialiteit. Zo maakte hij deel uit van de groep «Les Indépendants» wiens jaarlijks Salon in 1904 te Brussel werd gehouden. Samen met ENSOR en PERMEKE was SPILLIAERT lid van de groep van «Kunst van Heden» die opgericht werd in 1905 te Antwerpen door F. FRANCK. In 1912 stelde SPILLIAERT landschappen, interieurs en stillevens tentoon met de groep «Le Sillon» welke reageerde tegen de bestaande luministische en pointillistische theorieën.

SPILLIAERT was vier en dertig jaar toen hij zijn aanstaande vrouw Rachel VERGISON (\*1893) leerde kennen. Het was oorlog. Zijn moeder had een onderkomen gezocht in Engeland. Hij bleef bij zijn vader te Oostende. Opnieuw onderging hij een zware depressie. Zijn voorvoelen van dood en ondergang was bewaarheid geworden. Een maand voor SPILLIAERT's huwelijk, op 27 november 1916, kwam E. VERHAEREN bij een tragisch ongeval om het leven in Rouen. SPILLIAERT was er zeer diep van onder de indruk. Hij verloor immers een van zijn grootste en meest boeiende vrienden.

SPILLIAERT huwde op 23 december 1916. In mei 1917 vestigde SPILLIAERT en zijn jonge echtgenote zich in de Begijnenstraat te St.-Jans-Molenbeek. Op 15 november van dat jaar werd aldaar zijn dochtertje Madeleine geboren. SPILLIAERT zou door bemiddeling van Stephan ZWEIF een aanstelling in Rusland hebben kunnen verkrijgen als kunstadviseur bij Lenin. Het plan om via Zwitserland naar Rusland te vertrekken is niet kunnen doorgaan wegens de geboorte van Madeleine.

In de eerste jaren van zijn huwelijk had er een grote verandering plaats in zijn leven. Hij kwam tot een levensoptimisme dat men slechts aantreft bij iemand die veel doorleefd heeft en dat men pas bekommt na veel innerlijke strijd.

De oorlog was voorbij. Hij was een gelukkige huisvader. Alles was anders geworden.



De groep «Sélection» welke in het leven werd geroepen te Brussel door P.G. VAN HECKE en A. DE RIDDER, opende zijn galerij op 10 oktober 1921. «Sélection» verdedigde op krachtdadige wijze de expressionistische schilders. SPILLIAERT, ENSOR en PERMEKE waren de eersten welke tot deze groep werden toegelaten. In 1922 kreeg «Sélection» te kampen met financiële moeilijkheden en werd de galerij gesloten. De groep zelf werd niet ontbonden. «Le Centaure», onder de leiding van W. SCHWARZENBERG, opende in 1921 haar deuren. Ook SPILLIAERT is er lid van geweest. Er werd alleen werk tentoongesteld dat afrekende met de officiële salonkunst.

In mei 1922 keerde hij met zijn gezin naar Oostende terug waar zij gingen wonen in de Peter Benoitstraat. Pas een jaar later, in mei 1923, verhuisden zij naar de Amsterdamstraat waar SPILLIAERT een atelier had. Zij bewoonden er de bovenverdieping en Daan BOENS, de eigenaar van het huis, het gelijkvloers. In mei 1928 verhuisde het gezin naar de E. Beernaertstraat. In hetzelfde jaar, kort nadat SPILLIAERT de laatste hand legde aan «de Lijkkoets» (Oostende, privéverz.) stierf zijn vader. In mei van het volgende jaar ging hij met zijn gezin in de De Smet-De Naeyerlaan wonen. De crach van Wallstreet, in 1929, dompelde in de daarop volgende jaren velen in armoede: iedereen had geld verloren. Ook het gezin SPILLIAERT heeft toen een zware tijd gekend.

Rond 1930 werd SPILLIAERT bevriend met Adolf VAN GLABBEKE, later minister en burgemeester van Oostende. Vanaf ca. 1937 brachten zij herhaaldelijk samen hun vakanties door in de Hoge Venen. In Mei 1932 verhuisden de SPILLIAERT's naar de Poststraat. Het is hun laatste verblijfplaats in Oostende. In hetzelfde jaar verwierf SPILLIAERT een reisbeurs van staatswege. Hij maakte in gezelschap van zijn echtgenote en dochter een lange reis door Italië. Hij maakte er verschillende werken o.a. te Venetië en in de Dolomieten.

SPILLIAERT heeft talrijke vrienden gemaakt tijdens zijn leven. Onder hen bevonden zich vele literatoren en intellectuelen. Naast zijn contacten met J. ENSOR en C. PERMEKE had SPILLIAERT ook relaties met Carol DEUTSCH, Gustaaf VAN HESTE, Victor DE KNOP, A. DASNOY, Oscar JESPER, Mayou ISERENTANT, Felix LABISSE, Edgard TIJTGAT en Rik WOUTERS.

Beide, de kunstenaar en de mens in hem waren uniek. Uitmuntend causeur als hij was, bezat zijn persoonlijkheid in die jaren zeer veel aantrekkingskracht. Het was weliswaar eerder de verfijnde mens die onder de bekoring kwam van zijn persoonlijkheid dan de minder gecultiveerde. SPILLIAERT bezat een superieure geest maar bleef daarbij buitengewoon bescheiden.

In september 1935 gingen SPILLIAERT en zijn gezin zich, een tweede maal in Brussel vestigen met het doel Madeleine haar muzikale studies te laten voortzetten aan het Kon. Muziekconservatorium. Samen met verschillende andere kunstenaars (o.m. J. BRUSSELMANS, H. DAYE, P. DELVAUX, G. DE SMET, O. JESPER, C. PERMEKE, E. TIJTGAT, F. VANDENBERGHE en G. VAN DE WOESTIJNE) trad SPILLIAERT toe tot de groep «Les Compagnons de l'Art» die in 1937 gesticht werd door L. en P. HAESAERTS. De SPILLIAERT's verhuisden in 1942 van de Washingtonstraat te Elsene naar de C. Lemonnierstraat, eveneens te Elsene. SPILLIAERT overleed anno 1946 in de A. Renardstraat te Brussel na een pijnlijke ziekte. Te Oostende werd een straat naar hem genoemd (ex. Sint Petersburgstraat).

Het is een feit dat SPILLIAERT een buitengewoon productief kunstenaar is geweest die uitsluitend en alleen leefde voor zijn kunst. Daarbij kwam dat hij zeer vlug werkte. De technieken die hij hanteerde lieten dit toe hetgeen niet het geval zou zijn geweest had SPILLIAERT zich uitsluitend beperkt tot de olieverftechniek.

Zelden treft men in éénzelfde oeuvre zoveel verschillende technieken als bij SPILLIAERT het geval is. Deze verfijnde geheel in kleurennuances ziende tonalist bouwde zijn gamma's op bij middel van Oostindische inkt, akwarel, gouache, pastel, houtskool, krijt, teken- kleur- en contourlood. Groot in verscheidenheid en aantal zijn de mengtechnieken die wij in zijn werk aantreffen. De gedurfdheid en de uiterst geraffineerde toepassing ervan vallen het meest op aan degene die vertrouwd is met de verschillende technieken. Hij maakte ook een klein aantal olieverfwerken.

De meeste ervan werden gemaakt tussen 1920 en 1924. De reden waarom SPILLIAERT zo weinig de olieverftechniek heeft aangewend is eenvoudig: zijn spontaniteit leende er zich niet toe. Als drager koos hij meestal papier en soms ook schilderskarton. Hij gebruikte steeds die techniek waarvan hij aanvoelde dat zij het wezenlijke van zijn onderwerp zou kunnen belichamen. Dit is bij SPILLIAERT werkelijk essentieel. Commerciële compromissen waren hem vreemd.

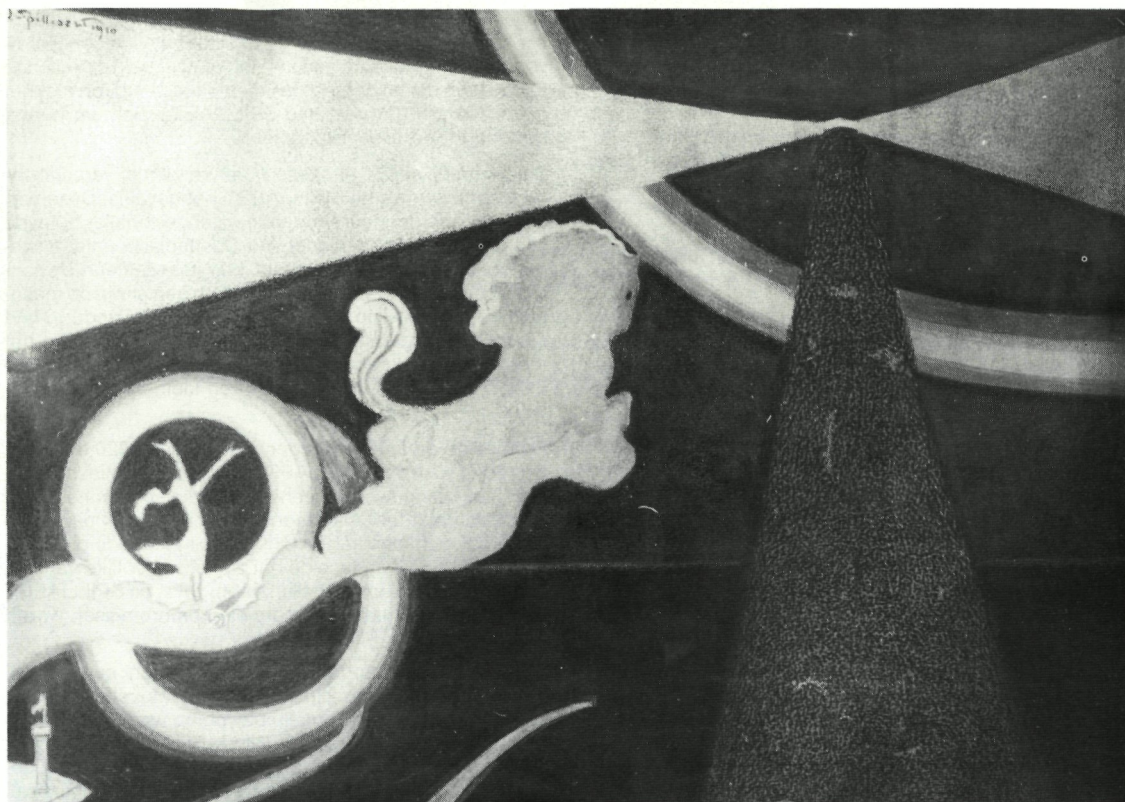
SPILLIAERT behoorde tot geen enkele school. Noch bij het begin noch tijdens zijn verder kunstenaarsbestaan. Hij kan in wezen bij geen enkele beweging worden ondergebracht. Men heeft getracht SPILLIAERT te situeren door zijn kunst in verband te brengen met die van een niet gering aantal andere kunstenaars waaronder zich zowel schrijvers als schilders bevonden.

Geen van de tendensen die in zijn oeuvre te vinden zijn: symbolische expressionistische en surrealistische, om de voornaamste te noemen, hebben een wordingsproces moeten ondergaan. Daarnaast heeft hij ook nooit een van deze richtingen systematisch doorgevoerd of gehandhaafd. Zijn expressionistische en surrealistische vormtaal ontstond jaren voor de eigenlijke bewegingen zich officieel manifesteerden. Ook kan men zijn oeuvre bezwaarlijk in stijlperiodes onderbrengen. Het is verrassend te zien hoe bepaalde meesterwerken en andere goede werken ontstaan, van een totaal van elkaar verschillende kunstrichting, naast en kort na elkaar, zonder voorafgaande evolutie. De essentie van SPILLIAERT's kunst ligt hoofdzakelijk in hemzelf. Wil men van «periodes» in dit oeuvre kunnen spreken dan moet men uitgaan van het besef dat bij hem het psychische aan de basis ligt van zijn scheppingsdrang en is men a.h.w. verplichtte evolutie die zijn visie op het leven heeft ondergaan als uitgangspunt te kiezen.

Zijn oeuvre in zijn totaliteit gezien weerspiegelt een individuatie-proces, dit in de betekenis die Jung aan deze term geeft. Daarom vereist een groot deel van SPILLIAERT's werken een afzonderlijke interpretatie. SPILLIAERT's oeuvre verdraagt zeer moeilijk een onderverdeling omdat een natuur en een instelling als de zijne niet binnen een paar namen of data te vangen zijn. Zijn evolutie gaat immers gepaard met een labiel evenwicht wat tevens een dynamisch evenwicht is.

In de wereld die hij gekozen had, beschouwde SPILLIAERT het als een gevaar te ver te gaan. Nooit heeft hij zich bezondigd aan geestelijk exhibitionisme. Niet alleen de verborgen psychische symbolen zorgden daarvoor, doch ook zijn ongemene zin voor relativiteit en poëzie. Wel kende zijn werk momenten van verzwakking, zij het steeds kort.



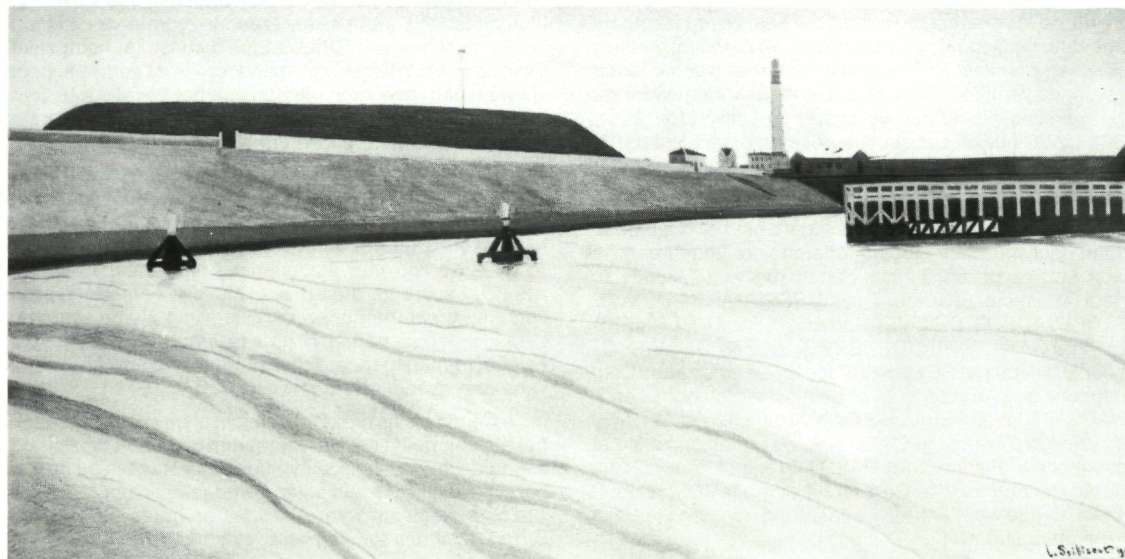


#### ▲ DE VUURTOREN

Een futuristisch, surrealistisch werk van SPILLIAERT uit 1910. De monumentale vuurtoren is in kikvorsperspectief gezien en stuurt zijn krachtige stralenbundels uit. In het hoekje onderaan links een stukje Oud-Oostende: de vuurtoren aan het huidige Zeeheldenplein. Maar spectaculair is zeker de kleurrijke cirkelende figuren met een paardachtig wezen en een vrouwfiguur met open armen die de lof van de zee schijnt te incarneren...

#### ▼ OOSTENDE, HAVENZICHT - 1910

Ondanks de Oostendse haven in de loop der decennia ingrijpende wijzigingen onderging is de site die SPILLIAERT hier in beeld brengt, de «Halve Maan», nog perfect herkenbaar. Meteen zien we werkwijze: stroomlijnen, weglakken van overbodige details.





Het zijn de ogenblikken waarop hij een inzinking kende, te wijten aan lichamelijk en geestelijk leed. Ook in dergelijke omstandigheden werkte SPILLIAERT door. Hij heeft zich min of meer bezondigd aan overproductie. Dit is ook wel te wijten geweest aan zijn nonchalance die er nooit op toezag een slecht of minder geslaagd werk te vernietigen. Wegens hun geraffineerde techniek konden zijn werken trouwens zeer moeilijk of niet overschilderd of gere-toucheerd worden. De vroegste ons bekende werken zijn gedateerd 1898.

Tot de eerste fase van SPILLIAERT's evolutie behoren de onderwerpen die de contemplatie, de eenzaamheid, de melancholie, de nachtelijke stilte en de doodsgedachte weer-geven, de burgerij en de geestelijkheid satirisch benade- ren, of een voorspelling van dood en ondergang inhouden. Voor deze thema's gebruikte hij meestal Oostindische in-kt, aangebracht met de pen of het penseel of beide samen, al dan niet gehooagd met pastel, akwarel, gouache enz. In deze werken komt zijn verwantschap met het **symbolisme** het duidelijkst tot uiting.

Zijn «Volksvrouw» van 1907 (privé-verzameling) is één van zijn felste **expressionistische** werken, dat naar de vorm beslist een gelijkenis vertoont met het werk van PERME-KE, wiens specifieke expressionistische kenmerken noch- tans pas een aantal jaren later zullen opduiken. Het we- zenlijke in dit werk heeft echter niets meer te zien met de wereld van PERMEKE. Bij SPILLIAERT staat men meer- maals voor een zielkundig probleem. Hetzelfde kan gezegd worden van een werk als zijn «Vrouw op de Dijk» van 1908 (Brussel, Kon. Musea voor Schone Kunsten) aan de hand waarvan men hem een voorloper heeft genoemd van het **surrealisme**. Steeds, ook wanneer in zijn werk duidelijke tendensen aan te tonen zijn, overheerst daarin een geheel eigen karakter, kan men onmiddellijk duiden op hetgeen intrinsiek met zijn wijze van zien verbonden is.

Reeds van ca. 1904 komt er een kentering in zijn visie, maar de genoemde evolutie verloopt zeer gedifferentieerd en zal pas overgaan in een grotere levensvreugde vanaf ca. 1917. In zijn eerste huwelijksjaren koos SPILLIAERT- vaak zijn echtgenote en zijn huiselijke omgeving tot inspi- ratiebron.

SPILLIAERT's apperceptieterein was reeds van het be- gin af zeer uitgebreid. Naast de zeer talrijke onderwerpen die men slechts éénmaal ontmoet en niet systematisch on- der te brengen zijn, zijn er andere die herhaaldelijk terug-

komen doch, steeds op een andere wijze. Op enkele spe- cifieke uitzonderingen na kan men ook deze laatste zeer moeilijk indelen in een tijdschema. Tot zijn onderwerpen behoren: **duinlandschappen, verlaten stranden, mari- nes (reeds van in de beginperiode)**, zelfportretten (vooral in 1907 en 1908), psychologische vrouwenportretten, por- tretten van zijn vrienden e.a., interieurs, vrouwenfiguren, **visserstvrouwen, baadsters, strandscenes** (vooral deze van 1920), **de dijk en de visserskade, havengezichten**, tuinen, parkgezichten, vergezichten met of zonder aanwe- zigheid van de mens, landschappen rond Oostende (Moer- kerke, Stene, Bredene, enz.) en Brussel in de Ardennen, Luxemburg, Italië, Oostenrijk enz., kinderen, dieren, bloe- men, schelpen, composities, mythologische en bijbelse voorstellingen, poppen (vooral tussen 1930 en 1934) enz.

Ook de literatuur heeft voedsel geschonken aan zijn ver- beelding. Dit mag de argwaan wekken dat hij een illustra- tor en literair schilder zou zijn geweest doch niets in min- der waar. Daar dient met nadruk op gewezen. Onder de vele schrijvers die SPILLIAERT hebben geboeid bevonden zich F. NIETZSCHE, E. VERHAEREN, I. DUCASSE (Com- te de Lautréamont), E.A. POE, M. MAETERLINCK, T.E. LAWRENCE, OVIDIUS NASO en RUYSBROECK.

Het was de filoloog Hendrik VAN GORP die in «Ons Erf- deel» van september 1988 het werk van SPILLIAERT con- fronteerde met de poëzie van MAETERLINCK en VERHAE- REN en wees op de motieven en procédés die ze gemeen hadden.

In de laatste fase van zijn leven, van omstreeks 1938 tot 1946, schilderde SPILLIAERT nog bijna uitsluitend bomen. De boom treffen wij doorheen gans zijn oeuvre aan maar nooit zo vaak en zo exclusief als in deze laatste periode.

Het is vooral bij dit thema dat de eigenlijke pentekening in zijn oeuvre op de voorgrond treedt, meestal in combi- natie met een andere materie, vooral akwarel. In zijn bo- men roept hij een wereld van eenheid op tussen continui- teit, een levende cosmos in een cyclisch ononderbroken groei. SPILLIAERT was een meester is het weglaten in meer dan één betekenis van het woord. Zij psychisch be- leven dat als een rode draad door zijn scheppingen loopt en zijn wereldbeeld weergeeft, zijn heldere schriftuur, het ritme en de sublieme poëzie van zijn lijnen en kleurenspe- l, zijn subtiele zin voor humor, de naamloosheid van zijn fi- guren en een soms adembenemende stilte behoren tot de voornaamste kenmerken van SPILLIAERT's oeuvre.

## Z.M. BRIEFHOUDER

## PORTE-FEUILLE F.N.



Briefhouder in simili-leder, Belgian Navy (aangepast aan nieuwe identiteitskaart).  
Prijs: 150,- Fr. B.T.W. inbegrepen. Verzendingskosten: 31,- Fr.

Porte-feuille en simili-cuir Belgian Navy.  
Prix: 150,- Fr. T.V.A. comprise. Frais d'envoi: 31,- Fr.







# Havens

Door Oppermeester (b.d.) J.B. Dreesen

Einde oktober 1989 organiseerde de Oostendse Heemkring DE PLATE, ter gelegenheid van de viering van hun 35-jarig bestaan; een voordracht en daarop volgende een tentoonstelling (die drie maanden zou lopen) met als onderwerp «OOSTENDSE VRIJHAVEN». Oostende is inderdaad ooit een vrijhaven geweest. Dit is een haven die door de regering, om bijzondere redenen, van de algemene toelaten ontheven wordt en waarin schepen van alle naties, zonder betaling van douanerechten, kunnen binnen en buitenlopen. Oostende kreeg het VRIJHAVENstatuut in 1781 onder Joseph II. Datzelfde jaar liepen niet minder dan 2891 handelsvaartuigen de haven binnen. De stad en de haven kenden een «boom» zonder weerga, die, alhoewel hij verminderde na het einde van de Frans-Engelse oorlog toch bleef doorlopen tot aan de definitieve inval van de Fransen in 1794.

Dichter bij onze tijd was gedurende jaren TANGER bekend als vrijhaven. Dit brengt ons meteen op het onderwerp «haven».

Een haven kan omschreven worden als een veilig en (relatief) kalm watervlak dat permanent door de zee water voorzien wordt en waar de schepen beschermd liggen tegen het geweld van de zee en de wind. Het is een ideale plaats om te schuilen voor het slechte weer, goederen te laden en te lossen en de bemanning de nodige rust en ontspanning te geven.

Er zijn natuurlijke meerdere definities van een haven. Als toemaatje citeren we er eentje uit de «jachtingwereld» die als volgt luidt: «Een haven is een plaats waar schepen schuilen voor het slechte weer, maar geteisterd worden door de douane». Zo als altijd komt het er op neer uit welke gezichtshoek men het bekijkt. Voor Janmaat is het in elk geval de plaats waar al zijn dromen tot vervulling kunnen gebracht worden. Dat de haven hoog in aanzien staat vinden we terug in de vele gezegden en spreekwoorden in verband met de haven. We citeren er een paar. «Een veilige haven», «lets in veilige haven brengen», «Op een goede haven geweest zijn», «In behouden haven zijn». Zelfs in het negatieve klinkt dat door. Zo zegt men van een onhandelbaar mens «Met hem is geen haven te bezellen» en het ergste dat iemand kan gebeuren is «In het zicht van de haven schipbreuk lijden».

Havens verschillen door hun belangrijkheid en door de manier waarop ze met de zee in verbinding staan. Het complement van een goede haven is de goede REDE. Kan men hierbij nog een goede diepte voegen dan spreekt men van een eerste klasse haven. Voorbeelden hiervan vinden we te Portsmouth, Milfordhaven, Brest, Toulon, Rio de Janeiro en nog vele anderen.

Sommige van deze havens hebben al de voornoemde ele-

menten van de natuur meegekregen (denken we maar aan het ons zo goed bekende Brest). De mens had er onmiddellijk genot van en perfectioneerde enkel maar waar hij het nodig oordeelde.

Soms was het bestaan van een goede REDE de aanleiding tot het bouwen van een haven. Dit was het geval in Toulon.

Het gebeurt dat de mens een rede en een haven bouwt. Het dichtsbijzijnde voorbeeld is Cherbourg. Of dat hij een goede haven gaat uitbreiden tot de rede zoals dit het geval is in Vigo en in La Coruña.

Sommige havens worden uitsluitend als OORLOGSHAVEN gebruikt (bv Portland op de Engelse zuidkust.) waarbij men dan ook van een VLOOTBASIS spreekt. De zeeman spreekt nogal eens van GOEDE en SLECHTE havens, maar de criteria die hij hierbij hanteert zijn niet altijd gebaseerd op veiligheid en kalmte.

Een VLUCHTHAVEN, (port de refuge) ook SCHUILHAVEN of NOODHAVEN; is niet noodzakelijk een echte haven, maar kan ook een inham of een beschutte plaats zijn. Wat men ook wel eens een OPPER noemt. BEMINT UW OPPER hoeft daarom niet religieus van inslag te zijn, maar heeft ook een zuiver maritieme betekenis. Een schip kan er bij slecht weer schuilen en, eventueel, kan er opgelopen schade hersteld worden.

VLOEDHAVENS zijn havens van een bijzondere soort. Men kan er alleen maar met vloed of HOOG WATER binnen of buitenvaren. Veel van de kleinere havens op de Bretoense kust (la côte des passants) zijn vloedhavens. Meestal zijn in de achterhaven DOKKEN en KADEN voorzien met voldoende diepte. Sommige vallen echter volledig droog en boten die geen platte bodem hebben moeten zich dan behelpen met steunen (krukken) die onder het BERGHOUT worden opgezet.

Nauw verwant met de vloedhavens zijn de GETIJHAVENS of, kortweg, TIJHAVENS. Het zijn havens waarvan de toegangsvaarwaters, de ingangen/of de haven zelf variabele diepten hebben, veroorzaakt door de getijdewerking. Hierdoor kunnen schepen met meer dan een bepaalde diepgang gedurende zekere perioden niet binnenvaren of vertrekken of in de haven blijven liggen. Het aanlopen van dit soort havens vergt dan ook wat rekenwerk met de getijtafels, vandaar de naam. De bestgekende getijhavens zijn Bordeaux en Liverpool. Kleinder van slag is Nieuwpoort.

WERKHAVENS zijn ligplaatsen voor werk- en vaartuigen nodig bij waterbouwkundige werken. Meestal worden ze



tijdelijk aangelegd indien er geen geschikte haven in de buurt is. Bij de Deltawerken werden verschillende werkhavens gebruikt. Na de voltooiing van het werk maakt men er veelal een JACHTHAVEN van.

Een kleine haven gevormd door een zijtak van een rivier of door een kanaal, meestal loodrecht op de richting van het HOOFDVAARWATER noemen we een INSTEKHAVEN. Meestal zijn ze dienstig voor een werf of fabriek. Naar de aanvoer of de geloste waren spreekt men van een GRAAN- of ERTSHAVEN, een CONTAINERHAVEN, een OLIE- of PETROLEUMHAVEN, een STUKGOEDHAVEN, een HOUTHAVEN, een VISSERIJHAVEN.

Soms is de haven niet meer dan een plaats van bevoorraading zoals het geval is met een BUNKERHAVEN, een TRANSITHAVEN, of een INDUSTRIEHAVEN.

Elk handelsvaartuig moet op de achtersteven de naam dragen van zijn THUISHAVEN.

Oostende heeft VOOR- en een ACHTERHAVEN. Met het in dienst nemen van de JUMBO-FERRIES moeten de voorhaven tegen 1991 verbreed worden.

PELGRIMSHAVENS komen op dit ogenblik enkel nog voor in Afrika en in het Oosten. Er was echter een tijd (de middeleeuwen) dat ook Europa zijn pelgrimhavens had waar men kon inschepen voor het Heilig Land of voor Santiago de Compostella, Dover, Calais, Boulogne, Duinkerke en zelfs nog Oostende en Zeebrugge worden tot de KANAALHAVENS gerekend.

Een haven kan men AANLOPEN, BINNENLOPEN, INVAREN of AANDOEN. Men kan er ook AANLEGGEN, BIN-

NENVALLEN of men kan HAVENEN. Een tikkeltje «oudbakken» kan men er BINNENZEILEN, BINNENSTOMEN of INSTOMEN.

Alnaargelang de plaats spreekt men van ZEE-, KUST- of RIVIERHAVENS.

Een WINTERHAVEN was de haven waar vroeger de oude zeilschepen overwinterden. Het woord is nog wel in gebruik bij enkele kustvaartuigen die de Kerstdagen binnenblijven.

En dan zijn er nog de samenstellingen op HAVEN.

Als men de haven binnenvaart gebeurt dat tussen de HAVENHOOFDEN waarop de HAVENLICHTEN staan, men neemt dan meestal de HAVENLOODS over en na het afmeren gaat men het HAVENGELD betalen bij de HAVENMEESTER, en men klaart eventueel in bij de HAVENPOLITIE. En zo kunnen we blijven doorgaan.

Het HAVENGETAL is het getal dat het uur van hoogwater bij volle of nieuwe maan voor een bepaald plaats aanwijst. De HAVENTIJD is het tijdsverschil, voor een bepaalde plaats, tussen de hoogste waterstand en de doorgang van de zon of de maan door de meridiaan.

Het woord HAVEN (als ligplaats voor schepen) komt uit het middelnederlands HAVE, HAVEN(E), HAVENE en is verwant met het oudengels HOEFEN(E) en het oudnoors HOFN. En is vermoedelijk verwant met HEFFEN d.w.z. het rijzen van de tij. Eenzelfde oorsprong heeft het woord HAF (strandmeer).

## G. SCHOONVAERE

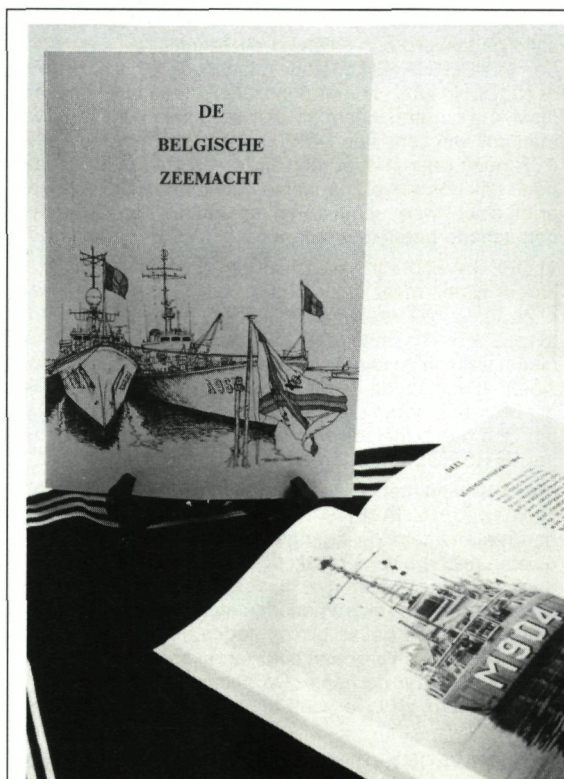
### De Belgische Zeemacht,

172 bladzijden boordevol zeemachtfoto's met heel wat technische info

Momenteel slechts verkrijgbaar in het Nederlands

Kan besteld worden door betaling van 450 fr. + 41 fr. portkosten *enkel* door *gekruiste check*.

Kan ook rechtstreeks worden afgehaald op de redactie van Neptunus.





# INFO MARINE

## BEVELSOVERDRACHT



Op donderdag 21 December 1989 had op de Marinebasis Zeebrugge een ceremonie plaats waarbij het Commando over de F910 Wielingen werd overgedragen.

Van l.n.r.: Fregatkapitein G. Decock, de nieuwe Commandant, Fregatkapitein D. De Ruytter, Comflot 18 en de uittredende Commandant, Fregatkapitein H. De Maesschalck.



## TROFEE SPORTVERDIENSTEN

De trofee voor sportverdiensten van de Stad Oostende werd voor het jaar 1989 toegekend aan Rolschaatser Danny BAUWENS, aangesloten bij Zwaantjes Rollerclub Zandvoorde.

1MT/MIL BAUWENS volbrengt momenteel zijn legerdienst als sportmonitor bij de sportsectie van de Marinebasis Oostende.

KVK MICHEM A., Commandant NAVCOMOST heeft eraan gehouden deze verdienstige sportman te lauweren bij het behalen van deze beheerde sporttrofee.

## TROPHEE DU MERITE SPORTIF

Le trophée du mérite sportif de la Ville d'Oostende à été décerné pour l'année 1989 au patineur à roulettes Danny BAUWENS, affilié au «Zwaantjes Rollerclub Zandvoorde». 1MT/MIL BAUWENS étant sous les drapeaux en service comme moniteur de sport à la Base Navale d'Oostende. Le CPC MICHEM A., Commandant NAVCOMOST a tenu récompensé ce sportif méritant pour ses prestations exceptionnelles.



Le M922 MYOSOTIS rejoignait le 10 janvier passé l'escadre à Zeebrugge.







#### NIEUWJAARSRECEPTIE BIJ COMOPSNV

Op 11 januari 1990 ontving Kapitein ter Zee (S.B.H.) C. Jacobs alle scheepscommandanten ter gelegenheid van de jaarwisseling.



#### EEN UNIEKE GEBEURTENIS BIJ DE ZEEMACHT

Met de geboorte van Rebecca, dochtertje van Rudy Nobus, Eerste Matroos dek aan boord van de A961 ZINNIA, is het land een vijfgeslacht rijker.

Op de foto:

Rudy en Rebecca, grootmoeder Noëlla (49), moeder Marian (25), betovergrootmoeder Philomène (97), en overgrootmoeder Séraphine (71).

Misschien zal de Zeemacht ooit een «DAMAR Nobus» in haar rangen tellen?

#### UN EVENEMENT UNIQUE DANS LA FORCE NAVALE

Avec la naissance de Rebecca, fille de Rudy Nobus, Premier Matelot pont à bord du A961 ZINNIA, la famille Debrabander compte maintenant cinq générations successives en vie!

Sur la photo:

Rudy et Rebecca; Noëlla, la grand-mère (49 ans); Marian, la mère (25 ans); Philomène, la bisaieule (97 ans) et Séraphine, l'aieule (71 ans).

La Force Navale comptera-t-elle un jour une «DAMAR Nobus» dans ses rangs?



## MOST

Ondanks het feit dat de «Standing Naval Force Channel» gedurende bijna twee decennia succesvol heeft bijgedragen tot de NAVO, werd het belang van een gestandaardiseerd en doeltreffend programma inzake persoonlijke veiligheid en gevechtsparaatheid, slechts ten volle ingeschat op het einde van de jaren tachtig.

Dit als gevolg van een reeks rapporten opgesteld door de opeenvolgende vlootbevelhebbers, welke de algehele staat van gereedheid van vele schepen als ontoereikend en onbevredigend beschreven.

Dit onderwerp kwam eindelijk ten berde op de bijeenkomst van het «Channel Comité» in december 1986 waar de beslissing werd genomen om een trainingsprogramma in de aard van dat voor de fregatten ook op te zetten voor de mijnenbestrijdingsschepen.

Op dezelfde vergadering werd ook beslist om deze trainingsfaciliteiten onder te brengen in Oostende onder het bevel van de directeur van de Belgisch-Nederlandse mijnenbestrijdingsschool.

Gedurende de vergadering van het «Channel Comité» in juni 1987 werd de opdracht van MOST omschreven als: «een intensieve trainingsperiode welke de instructies inzake gevechtssystemen en persoonlijke veiligheid voor zowel mijnenjagers als mijnenvegers aan elkaar koppelt».

Na twee volle jaren van toegewijde voorbereiding werd de MOST-opdracht uitgebouwd tot een agressieve twee weken durende bijscholing voor individuele mijnenbestrijdingsschepen. Een combinatie van harde trainingsvereisten in alle relevante oorlogsvoeringsgebieden, besloten door een uiteindelijke evaluatie, die MOST toelaat een schip af te leveren dat de operationele gereedheidsstandaard voorgeschreven door de NAVO vervult of zelfs overschrijdt.



Openingsplechtigheid «MOST» in beeld.

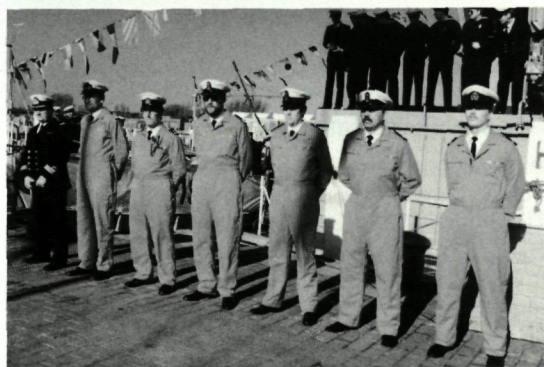
## MOST

Malgré le fait que la «Standing Naval Force Channel» a contribué avec succès pendant deux décennies à l'OTAN, l'importance d'un programme standardisé et efficace en matière de sécurité du personnel et de préparation au combat n'a été considéré vraiment nécessaire qu'à la fin des années '80, à la suite d'une série de rapports rédigés par les commandants de flotte successifs, lesquels décrivaient l'état général de préparation de beaucoup de navires comme insuffisant et insatisfaisant.

Ce sujet a été finalement inscrit à l'ordre du jour lors d'une réunion du «Channel Comité» en décembre 1986. La décision y fut prise de mettre sur pied un programme d'entraînement pour les navires de lutte contre les mines, semblable à celui existant pour les frégates. Au cours de la même réunion, il fut aussi décidé d'héberger les facilités d'entraînement à Ostende sous les ordres du directeur de l'Ecole Belgo-Néerlandaise de la Guerre des Mines.

Lors de la réunion du «Channel Comité», en juin 1987, la mission MOST fut décrite comme: «une période d'entraînement intensif pendant laquelle les instructions en matière de systèmes de combat et de sécurité du personnel seront liées l'une à l'autre, tant pour les chasseurs de mines que pour les dragueurs de mines».

Après deux années entières de préparation, la mission MOST fut développée sous la forme d'un perfectionnement intensif de deux semaines pour les unités de lutte contre les mines. Une combinaison d'entraînements difficiles dans tous les domaines qui touchent à la conduite des opérations, conclue par une évaluation finale, permet à MOST de déclarer un navire apte à replir sa mission selon les standards prescrits par l'OTAN et même de les dépasser.



Cérémonie d'inauguration «MOST» en photo's.





#### ▲ GALABAL ZEEMACHT

Op 26 februari jl., ontving Vice-Admiraal J. De Wilde, Stafchef Zeemacht en voorzitter van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht, de talrijke medewerkers aan het 24<sup>e</sup> Galabal Zeemacht en wenste hen geluk met het sukses van deze mondaine manifestatie.

#### ▼ GODETIA TE GAST OP STADHUIS

Op 26 februari jl., werden de Commandant, de Officiëren, de Onderofficiëren en de bemanningsleden van de Godetia ontvangen door de Burgemeester, het Schepencollege en de Gemeenteraadsleden van de «Peterstad» Oostende.







#### ▲ BEVELSOVERDRACHT WANDELAAR

Op vrijdag 23 februari had te Gent de bevelsoverdracht van de WANDELAAR plaats.

Op de foto v.l.n.r. Fregatkapitein D. De Ruytter, Comflot 18, Fregatkapitein E. Alleman, de nieuwe Commandant en de uittredende Commandant Fregatkapitein L. Van Marcke.

▼ Op 8 februari jl., werd Luitenant-ter-Zee (Damar) De Meulenaere aan boord van de WESTHINDER gemuteerd, misschien niet zo'n denderend feit, ware het niet dat het hier de allereerste permanente mutatie betrof van een «Damar» aan boord van een varende eenheid.







**IN MEMORIAM Carolus (Charles) BAUWENS.  
In rust gestelde Eerste Meester Chef Torpedomaker-Mijnendemonteerder.**

Wie kende hem niet, onze « Charles » Bauwens. Altijd even actief, even opgeruimd, even vriendelijk. Hij was de persoonlijkheid van de onderofficier, die buiten zijn gezin, alles veil had voor de Marine.

Het leven was voor hem nochtans niet gemakkelijk geweest. Geboren op 12 oktober 1914, verloor hij op zevenjarige leeftijd zijn vader, die hem als zeeman was voorgegaan door in de eerste wereldoorlog in de Royal Navy te dienen.

Als wees was er, in die tijd, maar één oplossing, de IBIS. In deze uitstekende maar harde kweekschool leerde Charles het zeemansvak, wat hem toeliet op het einde van de twintiger jaren in de vaart te gaan. Achtereenvolgens voer hij op de 0.170 van Pol Verbanck en de 0.309 van de rederij Seghers.

De evenementen van 10 mei 1940 troffen hem als tweede stuurman aan boord van dit laatste schip in Cornwall. IJlings keerde het vaartuig terug naar Oostende om de familie op te halen, die inmiddels echter reeds vertrokken waren. Er bleef dan niets over dan weer terug naar zee te gaan met bestemming Engeland. Dit gebeurde op 13 mei. In volle zee werd het vaartuig door de Franse autoriteiten geenterd en naar Dieppe gezonden. Hier kreeg het schip, bij de eerstvolgende Duitse luchtraid, een voltref en zink in de haven. Charles komt heelhuids uit het bombardement en vertrekt aan boord van de 0.162 van Julien Roose naar het eiland Wight.

Hier werkt hij drie weken in een confituurfabriek waarna hij vaart krijgt op de S.S. Safir van Cockerilline. Na vier maanden wordt het schip getroffen en zwaar beschadigd bij een luchtaanval en gaat in herstelling. Charles maakt van deze geforceerde walbeurt gebruik om zijn familie te gaan zoeken. Toendertijd mochten zich de Belgen zich echter niet verder dan een paar mijl van de hen toegewezen standplaats verwijderen. Charles werd opgepikt en geraakte in moeilijkheden. Daar hij zich echter als vrijwilliger had opgegeven in de, niet lang voordien opgerichte, Belgische sectie van de Royal Navy, kwam zijn oproepingsbevel hem uit de benarde situatie redden. Hij verhuisde naar « Royal Arthur » in Skegness voor een basisopleiding bij de Royal Navy.

Na deze opleiding volgde hij het klassieke opleidingspatroon van de andere Belgen van de Belgische sectie. Eerst kwam zij terecht op de kleinere eenheden die rond Engeland opereerden om daarna over te gaan naar de korvetten (voor hem de Godetia) voor de konvooidienst op de Atlantische Oceaan.

Op 24 april 1943 muteert hij van de Godetia naar M.M.S.188. en doet hij een jaar dienst in de mijnenvenerij op de Engelse Oostkust. Begin 1944 vinden we hem terug op de Godetia, die samen met de Buttercup, vanaf de eerste dag wordt ingezet bij de D. Daylanding op 6 juni 1944 in Normandië.

Op 1 oktober 1944 ontscheept hij om in Schotland een cur-

sus scheepsdemagnetisatie te volgen. Hij kan het aangeleerde onmiddellijk in de praktijk omzetten want Nieuwjaarsdag 1945 vervoegde hij zich bij H.M.S. Odyssey te Antwerpen. Als adjunct van de latere Stafchef van de Zee-macht Admiraal (b.d. L. Lurquin zou hij gedurende de eerstvolgende zes maanden ingezet worden bij het demagnetiseren van de schepen die uit de Antwerpse haven moesten vertrekken. Op 2 juli 1944 wordt hij terug naar Engeland gezonden voor een cursus torpedomaker die hij einde november 1944 met goed gevolg beëindigde.



**Samen met Divisieadmiraal L. LURQUIN**

Om zijn verdiensten in de strijd tegen de vijand wordt Charles op 28 november 1944 ontvangen bij de Engelse Koning en veremerkt met een van de hoogste onderscheidingen die een onderofficier in de Royal Navy kon krijgen, namelijk de Distinguished Service Medal.

Als zoveel andere leden van de Royal Navy section Belge kiest hij, na 5 jaar, op 26 januari 1946 voor het burgerleven.

Hij werkt een tweetal jaren bij de Britse Spoorwegen, ontvangt een door de Prins - Regent getekende uitnodiging om dienst te nemen bij de Belgische Zeemacht en beantwoordt die door op 1 september 1948 een dienstverbintenis van drie jaren te tekenen. Hij volgt een cursus Mijnendemonteerder in Nederland, scheept in aan boord van de SLB19 (Bootsman Jonson), de Gerlache, de Dufour en de Demoor om in 1953 officieel over te gaan naar Duikers-Ontmijnersgroep van de Zeemacht.

Van dat ogenblik af tot aan zijn oppensioenstelling nam hij deel aan ongeveer 3600 ontmijningsopdrachten die daarbij regelmatig werden afgewisseld met inschepingsbeurten.



**Samen met wijlen P.W. Seghers, minister van Landsverdediging, door wie hij ontvangen werd.**

Na ontvangen te zijn geweest door de toenmalige Minister van Landsverdediging P.W. Seghers ging Charles op 1 ja-



nuari 1971 met rust. Een zeer relatieve rust want « ever since » werd hij de « duivel-doe-al » van enkele vaderlandslievende verenigingen en verenigingen voor de derde leeftijd uit het Oudenburgse, de streek waar hij woonde. Zwaar trof hem, voor enkele jaren, het overlijden van zijn trouwe echtgenote Annie Barreto, die van Engelse oorsprong was. Ze had hem echter drie zonen geschonken bij wie hij steun en verzorging vond. Twee ervan wonen te Oostende, de derde bouwde zijn gezin op in het Engelse Leeds.

Charles Bauwens verliet ons op 26 januari 1990. Met hem ging een man uit een stuk, een ware volksvriend die gelukkig was als hij zich kon wegcijferen om anderen te helpen of bij te staan.

In zijn lange carrière is hij steeds een voorbeeld geweest voor de anderen, een onderofficier met klasse, die tot op zijn laatste dag in de dienst trouw bleef aan de vermelding die hij in 1944 meekreeg met zijn Distinguished Service Medal: To award you the Distinguished Service Medal for gallantry in the face of the enemy AND FOR SETTING AN EXAMPLE OF WHOLEHEARTED DEVOTION TO DUTY wiche upheld the high tradition of the Royal Navy.

J.B. Dreesen.

#### **IN MEMORIAM, Albert DEBRUYNE. (1917-1990) In rust gestelde Eerste Meester Chef-Dek.**

Op vrijdag 16 februari stonden we met velen in de H. Hart te Oostende om ons aller vriend een collega Eerste Meester Chef b.d. Albert DEBRUYNE een laatste groet te brengen en hem uitgeleide te doen naar zijn laatste rustplaats.

Al zeer jong voor de zee bestemd had hij al flink wat vaart opzitten toen op 10 mei 1940 de Duitsers ons land binnenvielen. Als zoveel anderen trok hij met zijn schip naar Engeland voor een vijf jaar lange scheiding en moeilijke oorlogsjaren.

Op 2 april 1941 tekende hij als vrijwilliger bij de Beglische Sectie van de Royal Navy. Na zijn eerste opleiding maakte hij deel uit van de eerste bemanning van de Kernot toen dit schip, na verbouwingswerken in Schotland, in 1941 ter beschikking van de Belgen werd gesteld.

In 1942 gaat hij over naar de 118de flottijle mijnenvegers in Harwich, waar hij, in de hardste jaren van de tweede wereldoorlog in de zeer ondankbare taak van het mijnenvegen zijn taak vindt. Altijd even opgeruimd zal hij dag na dag, drie jaar lang, zijn steentje bijdragen tot de uiteindelijke overwinning...

Hij is een van de weinige anciens van de Belgische Sectie van de Royal Navy die in 1946 dienst nam bij de pas opgerichte Zeemacht. Voor dit feit is de Zeemacht hem dankbaar gebleven, want mensen met zijn ervaring had men in de eerste jaren broodnodig.

Na de mijnenvegerij gaat hij over naar de boeienleggerij aan boord van de memorabele Barcock. Later volgen we hem als bootsman aan boord van de eerste Algerines die bij ons in de vaart komen. Toen echter de eerste sleepboten in de vaart kwamen had men Albert nodig om, met zijn jarenlange ervaring aan boord van kleine schepen, dit bijzonder aspect van het zeemansvak onder zijn hoede te nemen.

Jarenlang zal « schipper » Debruyne de moeilijkste opdrachten met uitstekend resultaat uitvoeren, altijd met een luimige noot en een goedgeplaatst woord. Nooit hebben we hem bedrukt of teneergeslagen geweten. Hij was een man die hield van het leven en die er met volle teugen van genoot.

Toen hij in 1973, na een rijkgevulde carrière, met pensioen ging veranderde dat weinig aan zijn persoonlijkheid. Hij bleef de opgewekte, bedrijvige Albert die zich in tal van



**Bert Debruyne zoals wij hem het best herinneren.**

vaderlandslievende verenigingen tot een bijna onmisbare kameraad opwerkte.

Zijn zwaarste beproeving werd de ziekte, die hem in de laatste jaren van zijn leven trof, en die hem langzaam naar het einde bracht. Hij voelde hoe zijn vroegere, spreekwoordelijke, levenskracht, langzaam uit zijn lichaam wegebde, maar ondanks alle pijn en ongemakken bleef hij de « Ber-ten » van vroeger, en verzette zich tot het uiterste.

Met Albert Debruyne verloren we een goede en aangename scheepsmaat die door zijn rondborstigheid en vrijmoedigheid, een carrière lang een begrip was in het Onderofficiënkader van de Zeemacht.

J.B. Dreesen.

#### **IN MEMORIAM MARCEL VERCOUTER LUITENANT-TER-ZEE 1STE KLASSE (T) (b.d.)**

Op maandag 26 februari 1990 hebben wij na een sfeervolle dienst in de kerk van Sint-Jozefparochie te Bredene (Sas-Slykens) Marcel VERCOUTER naar zijn laatste rustplaats begeleid.

Geboren te Calais op 29/7/1916; midden in de Eerste Wereldoorlog, werd voor hem, net als voor zoveel Oostendenaars, een carrière in de visserij weggelegd. Na zijn studies als motorist-ter-visserij en zijn legerdienst die hij in 1936 als milicien vervulde ging hij in de vaart. Ik leerde hem kennen juist voor de tweede wereldoorlog toen hij als motorist voer op de 0.231. « André-Monique ».

Het was aan boord van dit schip dat hij, vergezeld van zijn familie, bij de Duitse inval in mei 40, naar Engeland kon vluchten. Na een korte passage Darthmout, waar de gansen, gevluchte, Belgische vissersvloot bijeenlag, kwam hij in juni 1940 terecht in Milford Haven. Het schip waar hij aan boord was werd, samen met een groot aantal andere Belgische schepen, door de Royal Navy opgeëist voor Militaire opdrachten. De bemanningen van deze schepen werden door het waterschoutsambt ingedeeld bij een dienst van de « Board of Trade » en mochten daar hun voorkeur uitspreken voor een bepaald schip. Marcel koos voor de N.108 « Adriatique » van reder Christiaens als motorist.

Op 12 november 1940 werd deze toestand geregulariseerd en werd Marcel, samen met de anderen, als militair opgenomen in de Belgische Sectie van de Royal Navy.



Marcel is gans de oorlog op de «Adriatique» blijven varen. Na de demobilisatie uit de Navy op 31 januari 1946 stapte hij op 1 februari 1946 over naar de pas opgerichte Zeemacht, waarbij hij geaffecteerd werd aan boord van de «Artevelde». Nadien ging hij over naar de Flottilje Mijnenvegers waar hij instond voor het atelier van de herstellingen. Vanaf 1946 volgde hij de lessen aan de Zeevaartschool tot het behalen van het diploma Scheepswerktuigkundige Eerste Klasse.

Op 1 maart 1948 werd hij benoemd tot Vaandrig-ter-Zee (T) van de Zeemacht.

Hij voer achtereenvolgens op de Barcock, V. Billet, de Gerlache, de Van Haverbeke en de Kamina. Op 26 september 1953 werd hij Luitenant-ter-zee (T) benoemd. Zijn vaar-

beurten werden afgewisseld met waldiensten op de oude basis in Zeebrugge en in de Logistieke Groepering.

Per 26 maart 1960 werd hij Luitenant-ter-Zee 1ste Klasse benoemd, waarna hij bij COMIENAV in Brugge de leiding nam van de school voor Scheepswerktuigkundigen. Van hieruit vertrok hij op 1 oktober 1967, na een goed gevulde loopbaan met pensioen, maar bleef nog in het reservekader tot 1 oktober 1970.

Met hem verliezen we een goede scheepsmaat, die doorheen al die jaren, door zijn bekwaamheid en zijn persoonlijkheid, de standaard van de Zeemacht heeft helpen hoog houden.

Charles Van Besien



## IN VOLLE BEDRIJFVIGHEID

Temse en Hoboken



## WESTERLUND - STAPPER

NAAMLOZE VENNOOTSCHAP

### SHIP SUPPLIERS

IMPORT - EXPORT

Oude Leeuwenrui 8 B-2000 Antwerpen - Belgium

Tel: 03-233 63 26 / 231 70 46 / 233 39 31

Tlx: 32344 Fax: 03-225 12 49



# KENT U ZE NOG?

De franstalige leerlingen van de 11de promotie Onderofficieren van de Zeemacht. Dit was de eerste sessie van de S.K.O.O./Z.M., de School voor Kandidaat-Onderofficieren van de Zeemacht. Deze sessie liep van 1 oktober 1956 tot 1 juni 1957.

Als Commandant van de School fungeerde op dat ogenblik Lt. GLORIE beter gekend als « l'Oeil de Moscou ». De onderrichters van de franstalige sectie waren Pierre JOORIS + , BOURTON onlangs met pensioen gegaan en RENOUEZ ook onlangs met pensioen gegaan.

De leerlingen van dek en de kanonniers van deze sessie scheepten onder leiding van Eerste-Meester-Chef (b.d.) J. LOOFFEN gedurende een maand in, aan boord het Royal Navy Ship OCEAN. Ze waren er « additional for training. » Daar ze op deze reis de Poolcirkel kruisten haalden zij allen hun « BLUE NOSE CERTIFICATE ».

De foto werd genomen in de haven van Brugge, waar toentertijd de Nautische School ingekwartierd was. Permanent hadden zij een of twee wachtschepen ter hunner beschikking waarop de leerlingen van de Nautische school logeerden en hun praktische training kregen. Ook de andere opleidingen van de Zeemacht kregen hier een bepaald aantal uren roeien; schiemannen en loden. De schepen, die op de achtergrond van de foto te zien zijn, waren de G. LECOINTE en de E. DE BROUWER. Zij hadden de V. BILLET afgelost die enkele jaren voordien de ARTEVELDE was komen vervangen. De franstalige leerlingen van de

ze 11de promotie (1ste SKOO-ESOFN) kregen hun zee-mansopleiding van Maitre-Principal VITEL van de Marine National die meer dan 10 jaar in onze Marine fungeerde als « Instructeur de Matelotage ». « Patron » Vitel, zoals iedereen kende ging in de zestiger jaren terug naar Frankrijk, met spijt in zijn hart. Daar hij volgens de gebruiken in de Franse Marine voldoende dienstjaren had (25) ging hij onmiddellijk met pensioen. Enkele jaren later is hij overleden. Een van de laatste onderofficieren die hem in zijn Bretoens dorp een bezoek bracht was Opperreester (b.d.) Maurice SLUYTER.

De franstalige sessie, die oorspronkelijk met 25 man begonnen was, werd in 1961 (na het einde van het 5 jaars contract) voor het grootste gedeelte gekortwiekt. De enige van deze sessie die momenteel nog in dienst is, is Opperreester Electronica Freddy COURTENS, N 03034. Na zijn opleiding zat hij 3 jaar aan boord van de schepen van de Zeemacht, deed vervolgens 4 jaar in de Multiplex en is sedert 1966 in de Atelier Electronique, eertijds in Oostende nu in Zeebrugge.

Mijn hartelijke dank gaat naar de heer DZIECHEIAREK alias BRONNEK die mij de foto bezorgde en de heer Freddy COURTENS die mijn inlichtingen aanvulde.

Moest U fouten of onvolledigheden opmerken laat het ons dan weten. Wij verbeteren met genoegen.

J.B. Dreesen.



1. DZIECHEIAREK, bijgenaamd BRONNEK, dekonderofficier. Diende zijn laatste jaren aan boord van de NZADI (ex-Dufour) in Banana. Werkt en woont momenteel in het Brusselse nadat hij omstreeks 1961 de Marine verliet.

2. NEURAY Joseph. Scheepswerktuigkundige. Kwam uit het Luikse. Diende ook een tijd in Kongo (Banana)

3. HUYGENS Georges. Diende niet lang. Waarschijnlijk ook vertrokken bij einde contract in 1961.

4. BERWETTE André. Maakte carrière als Eerste Meester Chef Werktuigkundige. Diende de laatste jaren in de Heli-flight te Koksyde. ging in 1988 met pensioen.

5. DEGALLAIS (waarschijnlijk) Scheepswerktuigkundige. Ging reeds zeer vroeg weg.



6. RAISIR. Kannonier. Vertrok zeer vroeg nog voor 1961.
7. RAPPE Albert. De tweede Electronicus van het gezelschap. Vertrok in 1962 uit de Marine, waarschijnlijk om de electronica winkel van zijn ouders over te nemen in HAN-NUT.
8. LECOCQ Carlos. Telegrafist. Vertrok als Meester in de jaren 64-65. Was van Frameries.
9. LEBON Joseph. Scheepswerktuigkundige. Maakte carrière tot Eerste Meester en verliet toen de Marine.
10. BARRA (waarschijnlijk) Verdere gegevens onbekend.
11. DESROEUX. Scheepswerktuigkundige. Was van het Doornikse. Verliet de Marine na zijn benoeming tot Tweede Meester (toendertijd was de benaming nog Kwartiermeester.)
12. SOLNY (waarschijnlijk) verdere gegevens onbekend.
13. ROGNY. Kwartiermeester (tegenwoordig Tweede Meester) Gaf de lessen Frans en Nederlands.
14. TRUSSART (waarschijnlijk) verliet de Marine in 1961. Verdere gegevens onbekend.
15. STASSEN. Scheepswerktuigkundige. Kwam uit het Luikse. Verliet in 1961.
16. SILON. Scheepswerktuigkundige. Droomde van bij de ZWAANTJES te gaan. Verliet de Marine in 1961 om over te gaan naar de Rijkswacht.

17. LINET. Georges. Scheepswerktuigkundige. Kwam uit het Luiks. Maakte carrière tot Eerste Meester en verliet toen de Marine.
  18. COUNEN. Ging zeer vroeg weg. Verdere gegevens onbekend.
  19. LATINIS Pierre. Kannonier. Woont en werkt in Brussel. Ging samen met de anderen in 61 weg.
  20. ???
  21. SCHRANTZ Oscar. Maakte carrière als Eerste Meester Chef Scheepswerktuigkundige waarvan hij verschillende jaren bij de Heliflight doorbracht. Van hieruit ging hij als Vliegend Personeel relatief vroeg met pensioen.
  22. DEMAIN Francis. Verliet in 1961. Verdere gegevens onbekend.
  23. COURTENS Freddy. Oppormeester Electronica. Is de enige van deze sessie die momenteel nog in dienst is. Voor verdere gegevens zie de inleiding.
  24. VOLRAL. ging reeds vroeg weg. Verdere gegevens onbekend.
- Een tweede reden waarom er in 1961 zoveel van deze sessie weggingen was het feit dat op dat ogenblik de wacht-tijden tussen de benoemingsdata's drastisch verhoogd werden. Het was de tijd van het Statuut Onderofficieren.



Ter bijzondere intentie van de enige overblijvende van deze sessie, Oppormeester FREDDY COURTENS, deze kleine foto waarop hij 33 jaar jonger is. Op de achtergrond de Georges LECOINTE.

### *Voor alles wat betreft:*

- ☆ navigatie ☆ communicatie ☆  
☆ automatisatie ☆ marine ☆

**INES**  
NV SA  
**MARINE  
SYSTEMS**

2610 ANTWERPEN, Terbakenhofdreef 54  
☎ 03/828.10.32, Fax 03/828.16.06, Telex 31895  
8380 ZEEBRUGGE, Wandelaarstraat 1  
☎ 050/54.47.55, Fax 050/54.57.12  
8400 OOSTENDE, Hendrik Baalskaai 17  
☎ 059/32.34.01, Fax 059/54.57.12

Zee-, Kust- en Binnenvaart  
Visserij Jachting



## EREKWARTIERMEESTER



Maandag had in de Mess van de Kwartiermeesters van het Opleidingscentrum Zeemacht te Brugge een niet alledaagse en zeer sympathieke plechtigheid plaats, waarbij «Ere-Eerste Matroos Maurice Michielsens» werd bevorderd tot Erekwartiermeester. Het was de Stafchef van de Zeemacht, Vice-Admiraal J. De Wilde die hem persoonlijk de graden en het brevet overhandigde en tevens de reden van deze verdiende bevordering omschreef. De plechtigheid ging door in aanwezigheid van o.m. Vice-Admiraal Vlieger (b.d.) A. Schlim, oud Stafchef Zeemacht en van Kapitein-ter-Zee G. Hindryckx, Commandant Groepering Opleiding en Provincie-commandant. Ook Mevrouw Michielsens werd door Vice-Admiraal J. De Wilde figuurlijk en letterlijk in de bloemetjes gezet. Tijdens zijn dankwoord, bedacht de kersverse Erekwartiermeester de Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht met een royale gift, terwijl hij de dames van de Navy 333 en de Ibisjongens inviteerde op een boottocht op de Brugse reien. Om te besluiten mag ook wel gezegd dat de Kwartiermeesters van het Opleidingscentrum voor een stijlvolle ontvangst hadden gezorgd.





# INFO RESERVE

## UN CERTAIN REGARD SUR...

S'il est une division de réserve de la F.N. dont les activités en temps de crise ou de conflit sont directement liées avec les tâches et responsabilités d'organismes maritimes civils, c'est assurément le « NAVAL CONTROL OF SHIPPING » le N C S O (R).

En effet, le but de cette organisation, qui existe dans tous les pays de l'OTAN, est d'assister les navires marchands alliés de la manière la plus opérationnelle et rationnelle possible dans l'accomplissement de leurs missions. C'est-à-dire, le transport du ravitaillement des troupes et populations. Encore faut-il que le mode de fonctionnement de cette division militaire soit connu de tous ceux qui gravitent dans les milieux maritimes concernés et que des contacts étroits soient régulièrement établis et entretenus.

C'est la raison pour laquelle, en collaboration avec COMOPNAV et le Staff de la F.N., les responsables de cette division prirent l'initiative de convier le 9 décembre dernier, un plateau d'une trentaine de personnalités civiles et militaires de haut-bord, à une journée d'instruction sur les raisons d'être et le fonctionnement du N C S O (R).

Cette intéressante journée, organisée à NAVCOMZEB, débuta par une allocution du Vice-Amiral J. De Wilde, qui insista notamment sur l'importance de la collaboration entre la F.N. et la Marine Marchande, lorsque cette dernière est confrontée à une période de troubles.

Puis, se succédèrent à la tribune le LDV(R) A. De Brouwere, N 3/Adj, qui entretient les participants sur les tâ

## EEN BEPAALDE KIJK OP...

Indien er één reservedivisie van de ZM is, wiens activiteiten rechtstreeks in verband staan met de taken en verantwoordelijkheden van burgerlijke maritieme organismen in tijden van spanning of conflict, dan is het zeker de NCSO-Naval Control of Shipping Organization.

Het doel van deze organisatie, die in alle NATO landen bestaat, is inderdaad de schepen van de handelsvloot in dergelijke omstandigheden bij te staan bij de verwezenlijking van hun opdracht, met name het transport van de herbevoorrading van troepen en bevolking, en dit op de meest operationele en rationele manier.

Het is dan ook noodzakelijk dat de werkwijze van de militaire organisatie bekend weze bij al diegenen die zich bewegen in de betrokken maritieme middelen en dat nauwe contacten regelmatig gelegd en onderhouden worden.

Om deze reden hebben de verantwoordelijken in samenwerking met COMOPNAV en de Staf ZM, het initiatief genomen om op 9 DECEMBER laatstleden, een dertigtal burgerlijke en militaire VIP's uit te nodigen op een INFO-dag over de bestaansredenen en werkwijze van de DIV. NCSO-R.

Deze interessante dag, georganiseerd bij NAVCOMZEB, werd ingezet met een inleidingstoespraak van de Stafchef van de Zeemacht, Vice-Admiraal J. DEWILDE, die onder andere wees op het belang van de samenwerking tussen ZM en Handelsvloot, wanneer deze laatste geconfronteerd wordt met een periode van onrust.

Photo: Lorsque la ZM-FN shows the flag... (Ph.: Fr. Philips).





ches, organisation et philosophie de base du N C S, et le FKP (R) R. Strumane sur le « Belgische N C S organisatie. Vint ensuite le 1LV (R) G. Van Overmeire qui traita de l'utilisation de l'Informatique dans les procédures N C S, suivi par un exposé audio-visuel du 2VZ (R) S. Leclef, destiné au recrutement et à la promotion de cette division.

Et, en finale, un aperçu du 'Belgische C D S en de positie van de N C S-R binnen de Z.M. en NATO', développé par ZS 3/NCS, le 1LZ Simpelaere. Ces divers thèmes, limités dans le temps d'une matinée et exposés par des orateurs de qualité, furent unanimement appréciés par tous les participants qui témoignèrent d'un intérêt soutenu jusqu'à la fin de cette importante séance académique. Preuve que des matières aussi complexes et abstraites que celles relevant du N C S, lorsqu'elles sont présentées d'une manière vivante et dynamique, peuvent mobiliser, même un samedi, de nombreuses personnalités, toujours en quête d'informations.

Et de cloturer cette manifestation en invitant tous les participants, Etat-Major de la F.N. en tête, à un réception suivie d'un lunch somptueux à bord du A 960 GODETIA.

A entendre les éloges de tous les invités présents, nulle doute que la carte de visite du N C S et de notre Force Navale, s'inscrit désormais en lettres d'or pour eux.

Un autre regard, assurément...

Saint Bernard du Spuikom.

Achtereenvolgens traden als spreker op 1 LV (R) A. de BRAUWERE, N3 Adj., die de aanwezigen onderhield over «de taken, organisatie en basisfilosofie van de NCS»; FKP (R) R. STRUMANE, over de «Belgische NCS Organisatie».

Daarna kwamen 1LV (R) VAN OVERMEIRE G., die het had over «het gebruik van de informatica in de NCS-procedures»; gevolgd door een audiovisuele uiteenzetting naar voor gebracht door 2VZ (R) S. LECLEF, en die bestemd is voor de recruitering en de promotie van de Divisie.

Tot slot, een overzicht van de «Belgische CDS-Organisatie en de positie van de NCSO-R binnen de ZM en de NATO», uitgewerkt door ZS3/NCS, 1LZ SIMPELAERE R.

Deze diverse thema's, gebracht door uitstekende sprekers, werden behandeld binnen een tijdspanne van een voormiddag en werden unaniem geapprecieerd door alle deelnemers, die een volgehouden interesse betoonden tot het einde van deze academische zitting, die door velen werd bestempeld als «REAL PROFESSIONAL».

Een bewijs dat een complexe en abstracte materie als deze van NCS, wanneer ze gebracht wordt op een levendige en dynamische manier, talrijke personaliteiten, die steeds op zoek zijn naar informatie, kan mobiliseren, zelfs op een zaterdag!

Deze manifestatie werd afgesloten door een uitnodiging van alle aanwezigen, Staf van de ZM op kop, op een receptie, gevolgd door een somptueuse lunch aan boord van het Logistiek Steunschip van de ZM, de A960 GODETIA.

Te horen naar de lofbetuigingen van alle aanwezige genodigden leidt het geen twijfel dat voortaan voor hen de visitekaartjes van NCS en onze Zeemacht bedrukt zijn met gouden lettertjes.

Voorwaar, een andere kijk...

Saint Bernard du Spuikom



## SOUVENT, L'AVENIR DE L'HOMME EST CE QU'IL EN FAIT!

Nul n'ignore que l'OTAN est une organisation politique et militaire, internationale, constituée au lendemain de la deuxième guerre mondiale (le 4 avril 1949, à Washington), dont le rôle essentiel est la sauvegarde de la paix et des démocraties constitutionnelles.

Toutefois, comme ses structures s'étoffent au fil des ans, il est impératif d'en suivre régulièrement l'évolution et d'en assimiler les nouveaux développements. Sont concernés, surtout ceux qui comme les O.R., cotoient les problèmes liés à la défense des libertés du monde occidental.

Dès lors, l'initiative prise par la Div NCSO (R) d'organiser le 13 octobre dernier, une journée d'étude au siège de l'OTAN à Bruxelles, recueillit une approbation unanime; plus de 35 officiers de cette division étaient présents. Tous étaient conscients que de par leurs fonctions et responsabilités au sein de la Force Navale, il était primordial de connaître non seulement le fonctionnement et les capacités de cette institution, mais aussi de saisir l'opportunité d'établir des contacts personnels (réciproques) avec les responsables des divers départements.

La cheville ouvrière de cet important séminaire fut sans conteste le très efficace 1LV Avi FOUYN, officier à l'E.M. de la Représentation belge (BEMILREP), qui ne ménagea pas ses efforts pour optimiser cette journée et mettre au point un remarquable programme rehaussé par des conférenciers de haut niveau qui prirent la parole.

Ainsi, le fonctionnement de l'Etat-Major International de l'Alliance fut-il expliqué par le CV (portugais) Luis NASCIMENTO, chef de la Div Ops à l'E.M. International; celui

de la Représentation belge (BEMILREP) par le Lt.-Général BEM JULIAM; et de la délégation belge, par le Colonel BEM BASTIEN, Conseiller militaire de BELOTAN auprès de l'Ambassadeur de Belgique.

Suivi en cela par une conférence sur les relations et la situation politique Est-Ouest par Mr. WELTER, responsable des Relations Extérieures et Liaisons Belgique-Luxembourg et une séance de travail dirigée par le représentant (NL) du CHINCHAN, l'Overste DEMAERE (NCS Staff Off) consacrée plus précisément aux problèmes et objectifs du NCS au top niveau.

Il va de soi que le maintien en tout temps du libre accès des voies de communication et de ravitaillement demeure une préoccupation majeure de tout gouvernement. Assertion que les techniciens concrétisent par «In time of war or emergency, the most efficient use of merchant ships is of paramount importance!».

Cette visite fut surtout l'occasion pour d'aucun de saisir avec plus d'acuité encore la réalité opérationnelle de l'OTAN (ainsi que du NCSO) dans son contexte supranational américano-européen, pour contrer une menace toujours latente.

Un vent nouveau appelé Glasnost, Perestroïka ou Démokratizatsia semble souffler de l'Est et tend à ébranler certaines convictions. Mais n'oublions pas que l'Histoire, comme aimait à le souligner l'un des conférenciers, est réversible et non irréversible. Pas d'euphorie primaire donc, foin





L'intérêt permanent, dans tous les domaines, de nos o.r.

de triomphalisme exagéré et prématuré. Seuls un optimisme prudent et une Europe forte militairement et moralement sauront faire respecter nos droits et nous positionner comme négociateur.

Cette passionnante journée fut clôturée le soir, par un magnifique et très réussi repas réunissant tous les membres de la Div NCSO (R) - et leurs compagnes - dans les somptueux salons de l'hôtel Astoria de Bruxelles. Manifestation, une de plus, marquée au sceau de la personnalité du

Com Div, le FKP (R) Y. QUINTELIER, qui comme le relevait l'un de ses proches: «Whatever he organizes, the Com Div always do it with a tremendous style!».

L'intérêt permanent déployé dans tous les domaines par les officiers de réserve de notre Force Navale ne prouve-t-il pas à suffisance que tous sous-crivent à la maxime que... souvent l'avenir est ce que l'on en fait!

Saint Bernard du Spuikom.



**EEN UITSCHIETER**

**IN DE GRAFISCHE  
INDUSTRIE.**



**Drukkerij Goekint nv**

Industriepark 8400 Oostende ☎ 059 / 50.89.60

Tijdschriften, Boeken, Reklamedrukwerk, Handelsdrukwerk.



# THE DIV-MAR (R), MORE THAN A JOB, IT'S AN ADVENTURE.

Il est fréquent que des jugements subjectifs soient portés par d'aucun sur l'armée et le service militaire en général. Ces points de vue souvent arbitraires, influencent l'opinion publique, peu au fait des réalités.

Or on constate régulièrement chez les miliciens, O.R., sous-off et matelots, dans l'exercice de leurs fonctions militaires, qu'après une période positive d'intégration, ils arrivent souvent à se passionner pour cette activité, où ils impliquent une période précaire de leur jeunesse. Qu'ils développent rapidement une certaine fierté d'appartenance à telle ou telle unité, conscients qu'au travers de la dynamique du groupe, leur activité conforte l'ensemble. Cet esprit de corps forme le caractère, stimule l'entraide, renforce le moral. Toutes qualités qui leurs seront indispensables pour aborder l'avenir !

Et lorsque paraît la 'quille' ?

Bon nombre d'ex-miliciens revenus à la vie civile désirent encore consacrer une part de leur temps à des activités militaires, dans le cadre de rappels, promotions ou perfectionnement.

Le succès croissant, à la Force Navale, de la participation de 'volontaires' aux activités organisées par nos 3 divisions de réserve le prouve à suffisance.

La DIV-MAR (R) par exemple, quoiqu'ayant déjà organisé plusieurs 'rappels' cette année - dont 1 semaine passée en Corse - a vu pas moins d'une trentaine de rappelés volontaires de tous grades répondre présent, une fois de plus, en novembre dernier, durant une semaine, pour suivre des cours N B C à Reykevelde, effectuer un dropping de 25 km. dans la campagne flamande, établir un bivouac et le défendre et organiser avec succès pendant 24 h. non-stop, la défense de COMINAV en proie aux attaques et infiltrations d'un 'plastron'. A l'occurrence les hommes de

la Div Mar du 1LZ Proot d'Ostende.

Preuve qu'une certaine jeunesse quand elle est initiée, peut faire ses preuves.

Pour recruter chaque année plus de participants, pour convaincre d'avantage plus d'ex-miliciens à rejoindre les rangs de la Div Mar (R), son Di Staff ne ménage pas ses efforts de promotion.

Régulièrement, et en collaboration avec COMOPSNV, ces officiers organisent des journées d'information sur les activités de leur Div. Ils se rendent ainsi dans les unités de la F.N. pour y présenter d'une façon dynamique et attrayante aux futurs 'démob's' les possibilités et multiples attraits qu'offre la Div Mar de réserve.

D'autre part, comme « diriger c'est prévoir », le Com Div, le FKP (R) O. Duerinckx et quelques uns de ses officiers se sont rendus récemment en mission de reconnaissance et prise de contact à Léopoldsborg, Bevingen (F Aé), Everberg (Reg Para), Otton, Marche-en-Famenne (siège de la 7<sup>e</sup> Brigade) etc, pour y étudier et élaborer avec les Chefs de Corps respectifs le programme d'un futur rappel des troupes de la Division. Séjour en septembre prochain, remarquablement actif, assorti de cours de perfectionnement et l'autres exercices tactiques. Sans pour cela que soit négligé l'élaboration d'autres projets (encore à l'étude !) plus performants encore !

Autant de signes concrets de la vitalité de cette division et de ses responsables, et de leur soucis constant d'optimiser les prestations de leurs rappelés.

Par ses multiples aspects, et par tradition, notre Force Navale sera toujours... more than a job, an great Adventure. Et quel est celui qui n'y voudrait soucrire?...

Saint Bernard du Spuikom.

Ph. 1: All together, we will does it...

(Ph. Fr. PHILIPS)





# EMBARQUEMENT 1989 DES ANCIENS DE LA FORCE NAVALE

A. HESPEL

En juillet 1969, la Force Navale avait offert un embarquement non point aux familles de son personnel, mais à ses propres Anciens. Était-ce bien une première fois ? Certainement oui pour les Anciens regroupés depuis peu en de jeunes Associations locales.

Il s'agissait des mes retrouvailles avec la Force Navale, 20 ans après mon service militaire de 1949.

Ce premier embarquement fut fort modeste : d'après mes souvenirs, un MSI suffit pour le petit nombre d'Anciens rassemblés pour l'occasion. Il n'en fut plus de même par la suite où l'offre d'embarquement devenue annuelle rencontra de plus en plus de succès auprès des Anciens au point de mobiliser jusqu'à trois MSO à la fois ou de leur réserver les plus grosses unités comme le GODETIA ou le ZIN-NIA.

Ce fut aussi la belle époque des Associations d'Anciens réunies en une Union Nationale.

La crise du pétrole et les restrictions qu'elle imposa rapidement partout finirent par faire suspendre les embarquements nationaux des Anciens.

Après de nombreuses années d'interruption, ils viennent enfin de reprendre en septembre 1989, soit vingt ans parés leur démarrage.

Vingt plus vingt font quarante : ce chiffre a bien davantage qu'une signification purement personnelle ; à trois ans près, il fixe l'âge de notre Force Navale héritière de la Section Belge de la Royal Navy. Une longévité jamais atteinte dans notre pays puisqu'elle va dépasser celle cumulée de toutes les marines successivement créées puis supprimées depuis l'indépendance nationale.

C'est une performance dont il ne faut se lasser de souligner l'importance dans notre pays peu « sea minded » où il n'est pas rare d'entendre encore déclarer : « une force Navale pour quoi faire ? Nous n'avons que 60 km de côtes ! ».

Un durée de vie atteinte malgré une partie de la presse qui attaqua la jeune Force Navale avec une virulence dont elle n'a pas totalement perdu l'habitude. Par exemple : au début de l'opération Octopus, un journal n'hésita pas à publier une photo du MSO 906 à quai quelque part au Moyen-Orient sous un titre inutilement provocateur « Les mutinés du BREYDEL ».

Belle occasion de se taire ou de rappeler la morale d'une fable de la Fontaine : « On a souvent besoin d'un plus petit que soi ».

La puissante U.S. NAVY ne s'était jamais fort intéressée à la guerre des mines jusqu'à sa cuisante expérience lors de la guerre de Corée au début des années 50. Il en résulta la création et la diffusion dans toutes les marines alliées des 3 types de dragueurs encore en usage aujourd'hui MSI, MSC et MSO. Puis l'U.S. NAVY oublia la leçon et se retrouva quasi totalement démunie lors du conflit Iran-Iraq lorsqu'il fallut lutter contre les mines mouillées dans le golfe Persique. La puissante U.S. NAVY dû faire appel à ses alliés européens. Notre Force Navale - spécialiste en la matière - répondit présent, bien que n'étant plus, depuis l'indépendance congolaise, équipée pour un séjour prolongé dans les mers chaudes.

Revenons à Anvers ce mercredi 27 septembre 1989, où la Force Navale renouait avec une tradition interrompue de longues années durant. Les Anciens se pressaient nombreux le long du quai de Steen et longeant les extensions extérieures du Musée National de la Marine, ils eurent la surprise d'y découvrir parmi une série d'embarcations diverses de toutes tailles, d'engins de levage portuaire et autres, une vedette fluviale de l'ancienne escadrille du Rhin 1951, le SCHELDE, puis plus loin à ciel ouvert, sur un berceau métallique à même le quai, le MSI 477 OUDE-NAARDE, entouré d'une équipe d'ouvriers occupés à sa remise à neuf.

S'agirait-il d'une nouvelle politique consistant à sauver du chantier de démolition un exemplaire de chaque type d'unité ayant servi à la Force Navale et d'en faire don au Musée ?

Il faut espérer cette supposition exacte car quelle magnifique idée et quelle économie si l'on songe aux frais qu'entraîneraient la recherche des restes d'un MSI dans vingt ans et le coût de sa reconstruction ?

Il est aussi à souhaiter que cette politique puisse s'étendre aux autres types d'unités avant leur désaffectation définitive.

C'est le GODETTA qui attendait les Anciens sous un beau soleil ; la marée était basse et le gang way qu'ils purent franchir peu avant dix heures descendait sur la plage avant. Lors du briefing d'accueil, les Anciens reçurent autorisation de circuler partout à bord, hormis certains endroits réservés et la passerelle pendant les manœuvres de départ (10 h.) et d'arrivée à Zeebrugge.

Celle-ci était fixée pour 18 heures pour autant que la marée, les courants ou une visibilité par trop réduite n'allongent la durée du voyage. Aux cafetarias, consommation de boissons alcoolisées limitée aux heures réglementaires. Enfin vu le grand nombre de participants, c'est sous la forme d'un buffet froid que le GODETTA offrit gracieusement le repas du midi.

Le départ fut rondement mené. Deux remorqueurs anversois amarrés à quai devant le GODETTA quittèrent leur remplacement et s'éloignèrent pour lui laisser le champ libre, répondant en cela à leur vocation d'aider et non d'entraver les manœuvres.

Le GODETTA hissa ses marques à tribord et le pavillon H à babord. Le voyage commençait. Après avoir longuement regardé défiler les quais et les bâtiments d'Anvers, les Anciens s'éparpillèrent à bord, qui à la re-découverte du navire, qui à la recherche d'une tasse de café offerte par le bord et fort bienvenue depuis qu'un ciel gris gris camouflait le soleil et que la température si prometteuse au départ s'était mise à baisser.

Quelques membres d'équipage s'affairaient à retirer les montants métalliques qui avaient soutenu la tente montée sur le pont principal pour les invités à l'inauguration de l'écluse de Berendrecht, motif de la présence du GODETTA à Anvers. D'autres ôtaient les guirlandes lumineuses ou démontraient les mitrailleuses sur affût. Tiens c'est nouveau cet armement ?



Les Anciens, pour la plupart grissonnants, étaient en pantalon gris, blazer orné du badge de leur association ou de celui de la Force Navale, et cravate Force Navale. C'est normal. Les Anciens ont toujours été friands de l'uniforme, celui-ci intervenait en premier lieu dans le choix de la Force Navale pour leur service militaire. N'oublions pas que, même miliciens, ils étaient volontaires pour la Marine. Aussi les autres participants mâles au voyage, vêtus en touristes, ne pouvaient être que de « jeunes » Anciens, candidats-membres des Associations ou bien des sympathisants et des membres d'honneur de celles-ci. En fait d'uniforme curieux à bord, il y avait celui du médecin, tout de vert sombre vêtu.

La grisaille du temps, l'horizon bouché et un crachin en prime firent bientôt le vide sur les ponts; seule la passerelle accueillait un va et vient d'Anciens curieux de suivre la route que le GODETIA taillait avec régularité dans la marée montante.

Fort peu de navires furent croisés; parmi eux un chinois de Shangaï, dont le nom parfaitement incompréhensible était utilement répété en notre alphabet occidental.

Le buffet froid précédé d'un potage chaud eut un succès mérité et lorsque les Anciens remontèrent respirer l'air frais sur le pont, ils se virent à l'embouchure de l'Escaut où de nombreux navires attendaient la marée haute. Au large de Flessingue, le GODETIA ralentit pour faciliter le débarquement du pilote. Puis il pénétra en mer sous un ciel de plus en plus bas, au point que la visibilité se réduisit bientôt aux seules bouées jalonnant la route le long de la côte. Pas un souffle de vent, une mer d'huile.

Les Anciens se réfugièrent dans les cafetarias, bavardaient ferme, évoquant des souvenirs communs ou recherchant des compagnons de leur classe.

C'est ainsi que j'ai pu rencontrer deux Anciens de 1949, ce qui est rare. D'autres tenaient réunion de comité ou se risquaient à faire quelques photos sur le pont déserté.

C'est sous une pluie fine et froide qu'apparurent brusquement les deux jetées délimitant l'entrée de Zeebrugge. Nous étions arrivés.

Deux remorqueurs A954 et A988 nous attendaient de part en part de la base. Ils n'eurent pas à intervenir: le GODETIA s'amarra docilement, exactement à l'emplacement indiqué sur le quai par deux matelots munis d'un pavillon monté sur manche, tandis qu'une équipe mettait un escalier en place pour faciliter de débarquement des passagers.

Mais deux surprises attendaient les Anciens: la vue de nos quatre frégates réunies dans le même bassin avec une série d'autres unités, chasseurs tripartite, MSC etc. Il y avait longtemps que beaucoup d'Anciens n'avaient pu admirer autant d'unités FN à la fois.

Cependant, les remorqueurs ne quittaient pas leur poste bien que le GODETIA eut terminé ses manoeuvres. Qu'attendaient-ils? Voici que surgissant de la grisaille comme de nulle part, apparut le ZINNIA. Il devait nous avoir suivis de près mais depuis où. Personne d'entre nous ne s'en était rendu compte. Il vint lentement s'amarrer le long du GODETIA, le pont chargé de civils. Il arborait à babord un pavillon inconnu des Anciens: de fond jaune, divisé en quatre par une croix rouge, chaque carré jaune contenant 2 ou 3 canards ou cygnes stylisés en rouge.

Ce fut la fin d'un bon voyage qui plut à chacun des Anciens. Quels que soient le temps, le point de départ ou d'arrivée, ils sont et seront toujours heureux d'embarquer, de sentir sous leurs pieds les trépidations de machines, d'hummer l'air du large, de circuler dans les coursives, de cotoyer des marins, d'assister en spectateurs attentifs aux manoeuvres, de vider une chope en l'honneur de leur Force Navale à laquelle ils demeurent profondément attachés.

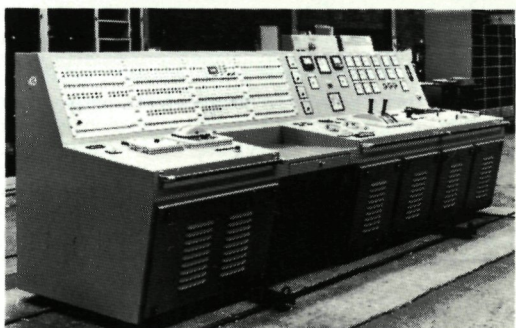
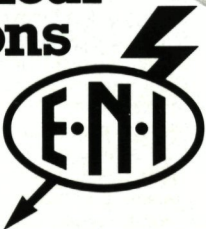
Que la Force Navale soit ici remerciée de leur avoir à nouveau donné l'occasion de savourer ces quelques heures de navigation à bord d'une de ses unités.

Design, supply and installation of the **electric and electronic equipment**, in accordance with the rules of all classification societies.

- Main and distribution switchboards.
- Synoptic panels.
- Power management.
- Degaussing.
- Q.A.-survey.

## Customised electronics and electrical installations

NEW-BUILT  
REPAIR  
SERVICING



### E.N.I. n.v. Marine Division

Kontichsesteenweg 25 - B-2630 Aartselaar (Antwerp)  
Tel: 03 / 870 12 11 - Tlx: 31598 ENI B - Fax: 03 / 887 12 98



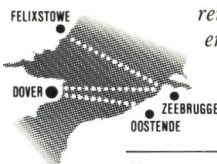


## Met P&O worden zakenmensen businesspeople.

Voor zakenmensen is elke gewonnen minuut mooi meegenomen. Wie daarom in een minimum van tijd het Kanaal wil oversteken, kiest voor P&O European Ferries. Met de supersnelle Jetfoil Oostende-Dover in 100 minuten. Tot 10 vluchten per dag, met een maximum aan comfort: klokvaste treinaansluiting, ruime parking... Aan boord wordt niets onverlet gelaten om je in alle rust te laten werken of ontspannen.

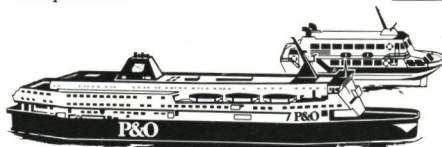
Kan je niet zonder je wagen, neem dan de Car Ferry vanuit Zeebrugge of Oostende. Tot 42 overvaarten per dag. Ook dan begint je zakenreis ontspannen.

Neem contact op met P&O European Ferries of met je reisagentschap. En zeg dat er haast bij is.



Vraag onze gratis brochure. Stuur snel deze bon duidelijk ingevuld terug naar: P&O European Ferries, Belliardstraat 30, 1040 Brussel. Tel. 02/231 1937.

Naam .....  
 Straat .....  
 Postnummer .....  
 Stad .....



**P&O**   
 European Ferries  
 EEN ONDERDEEL VAN DE P&O GROEP

Waarom het Kanaal overvaren als een cruise kan?

Ierland als extraatje: profiteer van het speciale aanbod 'gecombineerd biljet'



# Neem « NU » Uw abonnement

door storting / overschrijving van 400,- fr. op onze bankrekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus, Oostende.

U kan ook een **steunabonnement van 600 fr.** nemen, wat overeenstemt met **de werkelijke kostprijs van het tijdschrift** of nog beter... een **ere-abonnement** aan **850,- fr.**



Directeur - Directeur:

R. VAN RANSBEEK, Verenigingsstraat 69, bus 12, 1000 - Brussel

Hoofdredacteur - Rédacteur en chef: E.A. VAN HAVERBEKE - Nieuwpoortswg. 20 - 8400 Oostende

Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement la conception de l'Etat-Major de la Force Navale.

Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Staf van de Zeemacht.

34e jaargang - neptunus - 34e année

3

nr 223

Tweemaandelijks maritiem tijdschrift - revue maritime bimestrielle. — Editeur: A.S.B.L. Neptunus, Boîte postale 17, Oostende - Uitgever: v.z.w. Neptunus, Postbus 17, Oostende 1 — Prijs per nummer 70 fr. - Prix par numéro 70 fr. — Abonnement: 400 fr. (gewoon - normal) 850 fr. (ere - honneur) — 473-6090311-30 de Neptunus - voor rekening 473-6090311-30 Neptunus — Politiek en confessioneel onafhankelijk - libre de toute attache politique ou confessionnelle — Aangesloten bij de Unie der Belgische Periodieke Pers - Membre de l'union de la Presse Périodique Belge

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays.

Niets uit deze uitgave mag verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden zonder schriftelijke toestemming van de uitgever.

Imprimé en Belgique: chez Impr. «Goekint», tél. (059) 50 89 60, Industriepark Autosnelweg à Oostende - In België gedrukt bij Druk. «Goekint», tel. (059) 50 89 60, Industriepark Autosnelweg Oostende

Copyright 1990 bij v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende.

Editeur responsable - Verantwoordelijke uitgever:

Eddie Van Haverbeke, Nieuwpoortsesteenweg 20, 8400 Oostende